

30- LE GRAU DU ROI ancien phare du Grau d'Aigues-Mortes

fiche de recensement
juin 2011

Circonstances de la demande de protection : campagne thématique nationale

Situation géographique :

en ville sur le chenal d'Aigues-Mortes parcelle BL 195

Situation de propriété :

propriétaire : commune

Contexte :

Vendu par le service des Phares et Balises à la commune le 26 avril 2005, il sert encore d'amer aux navigateurs et fait partie du paysage architectural du port. Choisi comme emblème et image de marque de la ville, la municipalité souhaite le restaurer et le mettre en valeur (plusieurs projets tournant autour de la mer et de la pêche sont à l'étude).

Jouxtant la cour du phare, et située sur la même parcelle, se trouve un dépôt de carburant de la SOCOMAP, société des marins pêcheurs, qui appartient au domaine public portuaire. Le port du Grau du Roi possède 2 caves d'avitaillement, une dans le port, une près du vieux phare, utilisée aussi bien par les pêcheurs que par les bateaux de tourisme.

Le phare est enserré dans des bâtiments servant de logements.

Depuis son extinction, aucun entretien n'a été fait sur le phare, seulement sur les bâtiments annexes, aménagés en logements. Un bâtiment à 2 niveaux a été accolé au nord du phare, il sert actuellement de salle pour des associations, il pourrait être détruit afin de dégager la partie basse du phare, dans ce cas il faudrait restaurer la façade nord du quadrilatère, à l'identique à celles des autres côtés.

Historique de la construction :

Le vieux phare du Grau est le phare du port d'Aigues-Mortes, la commune du Grau n'ayant été détachée d'Aigues-Mortes qu'en 1879.

Il semble que ce soit la préfecture du Gard qui ait pris l'initiative de le faire construire ce phare dès 1820, au moment où le tout nouveau service des phares se forme et où il répond aux sollicitations des armateurs. En l'occurrence, pour répondre aux plaintes des navigateurs sur le mauvais éclairage du port d'Aigues-Mortes, le préfet sollicite Grangent, ingénieur des Ponts et Chaussées du Gard, qui propose l'établissement d'un phare au Grau d'Aigues-Mortes. Il faudra attendre 1825 pour que l'affaire se concrétise : le plan dressé par l'ingénieur COURANT à Nîmes, validé par Grangent, est modifié et approuvé par le directeur général des Ponts et Chaussées le 25 février 1825 (AD30 4S7).

Le plan conservé aux Archives Nationales (F14/17514) levé par Tabouret est un dessin après exécution du 5 février 1929.

L'adjudication a lieu le 29 novembre 1825 au profit d'un entrepreneur nîmois, ASTIER.

Les travaux durent 3 ans, ils sont lents et difficiles, l'appareil d'éclairage n'est installé que le 29 novembre 1828.

Le phare est allumé le 1er mars 1929.

Les archives nationales conservent l'Instruction pour le service des gardiens et le règlement de police du phare. Il semble que l'intérêt porté à cette construction

prestigieuse ait attiré les curieux avant même la fin du chantier et que pour la sauvegarde des vitres de la lanterne et de l'appareil, l'ingénieur des PetC ait souhaité soumettre l'accès à une autorisation officielle.

- " sous détails relatifs aux divers ouvrages à exécuter :

Fondations :

Pierre de taille de la carrière de Roquemaillère

Maçonnerie à pierre sèche au dessous du pavé en dalles

Pavés en dalles de Beaucaire dite grisette

Plancher fait en poutrelles de 0.16 de hauteur sur 0.13 de largeur recouverts de planches de Bourgogne de 0.02 d'épaisseur clouées chacune par 3 clous

Couverture en briques plates et tuilles creuses posées sur un bain de mortier

Croisée de la maison d'enceinte avec contrevent : bois de noyer, peinture à l'huile de noix

Porte de la maison d'enceinte composée de deux vantaux en noyer de 0.04 d'épaisseur doublée en sapin de 0.01 d'épaisseur et d'un châssis dormant garni de vitres dans sa partie circulaire supérieure, il y aura pour chaque battant 3 gonds scellés dans le mur et 3 bandes de fer fixées chacune par 6 boulons à écrous abrasés dans le bois, un des 2 battants sera maintenu par une espagnolette avec serrure à bosse, on y placera une serrure de maître avec grosse clef et passe partout. La porte sera peinte en vert à 3 couches à l'huile

Porte de l'intérieur de la maison en bois de sapin de 0.03 d'ép et de 2.16 de hauteur, peinture grise

Porte du grenier et celle pratiquée dans la maçonnerie du soubassement de la lanterne pour aller sur la galerie ayant chacune 0.08 de largeur et 1.40 de hauteur faites en bois de sapin de 0.03 d'ép

Croisée de la tour du phare en bois de noyer avec les ferrures et la peinture à l'huile à 3 couches.

Tôle de 2 mm d'épaisseur pour couvrir la lanterne.

La maison d'enceinte du phare sera fondée sur le gravier au niveau des basses eaux de la mer. Les terres sablonneuses et le gravier provenant des déblais des fondations seront employées à combler les bas fonds le long des bords du canal :

-maçonnerie des fondations avec des moellons de la carrière de Beaucaire
-maçonnerie du soubassement jusqu'au niveau de l'appui des croisées en pierre de taille de Roquemaillère

-maçonnerie au dessus de l'appui des croisées en pierre de taille de Beaucaire tant pour les murs de face que pour ceux de refend

-porte d'entrée, 4 portes intérieures, 5 croisées, 2 cheminées

-pavage en dalles de pierre de Beaucaire dite grisette

-potager à 3 trous pour la cuisine

-charpente du toit en bois de sapine de Bourgogne :4 arbalétriers, 4 pièces de faite, 8 pannes,48 chevrons, gouttières en plomb

-couverture de la maison en briques plates et tuilles creuses par dessus posées sur un bain de mortier

-5 croisées en bois de noyer avec son contrevent et toutes les ferrures nécessaires....

La tour sera fondée sur le gravier à 2 m en dessous des basses eaux

Maçonnerie de pierre de taille de la carrière de Roquemaillère

Corniche de 0.60

Soubassement formé d'un polygone de 12 côtés inscrits dans un cercle de 1.32 de rayon

Escalier à vis Saint Gilles avec noyau plein 77 marches

Porte d'entrée construite de même manière que la porte intérieure de la maison d'enceinte

3 croisées 0.90 de hauteur sur 0.30 largeur composées d'un seul châssis de bois de noyer fixé par 2 fiches avec les pattes scellées dans le mur

La lanterne sera composée de 12 montans principaux et d'autant de montans intermédiaires, elle aura la forme d'un prisme droit à 12 pans ayant 2m de hauteur inscrit dans un cylindre de 1.15 de rayon et recouvert par un espèce de dôme en tôle couronné par une sphère au dessus de laquelle sera placé le paratonnerre. en fer

Balustrade en fer au niveau du dessus de la corniche 96 barreaux.

Vitrage de la lanterne : il sera employé 72 carreaux en verre blanc ordinaire ayant chacun 0.23 largeur 0.633 hauteur et 0.003 d'épaisseur. le tour de chaque carreau sera garni d'une petite lamme de plomb ayant la même largeur que la rainure "

Grangent propose de faire les fondations à 1.25 m au dessous des basses eaux.

Astier est déclaré adjudicataire parmi les 5 soumissionnaires dont Charles Dupuy qui propose le plus gros rabais mais n'est pas connu de l'administration du département

En 1829 il se plaint d'un surcoût important du fait que la taille des pierres non connue au moment de l'adjudication a entraîné de grandes difficultés et un grand retard dans le chantier :

le maniement des blocs exigeant plus d'ouvriers que prévu, le transport l'ayant obligé à construire un char à 4 roues qui a par ailleurs défoncé les routes de Saint-Laurent d'Aigouze (qu'il a dû réparer à la demande du maire). Il compare avec les pierres utilisées au même moment pour la construction des fontaines de l'Esplanade et de la place de la couronne de Nîmes (une expertise sur les coûts de la pierre de Roquemaillère est demandée en 1830 par le conseil de préfecture à l'architecte départemental Bourdon).

Il se plaint aussi " des maladies qui ont régné dans le pays pendant toute la durée des travaux " l'obligeant " pour empêcher que le chantier devenu semblable à un hôpital ne demeura totalement désert " à " augmenter exorbitamment le prix des journées pour y attirer de nouveaux ouvriers ".

En 1831 alors que le règlement de cette affaire n'est toujours pas réglé (querelle d'expertise entre Grangent et Bourdon), une adjudication est faite pour la couverture en cuivre rouge de la lanterne.

En 1853, agrandissement du logement des gardiens sur un projet de Charles Dombres :

construction d'une citerne et de 2 cuisines entre le mur ouest de l'édifice et le mur de soutènement des dunes, et modification de la distribution intérieure.

En 1860 renouvellement de l'appareil optique, fourni par Henry Lepaute, 146 rue de Rivoli Paris : lanterne de 3e ordre de 2.50m de diamètre intérieur avec galerie de service et marchepied.

Après le transfert du feu à l'Espiguette en 1869 et l'extinction du phare du Grau, son appareil d'éclairage sera remis en 1871 au comité supérieur de défense de la vallée du Rhône (pour station télégraphique).

Une fois le phare désarmé, il sert de dépôt pour le service qui accède en 1946 à la demande de la mairie d'utiliser les dépendances de l'ancien phare pour abriter le canot de sauvetage et à la demande du syndic des gens de mer pour la concession de la cour sud pour établir une fosse souterraine à carburant.

Description :

L'ensemble est construit en grand appareil de pierre de taille de Roquemaillère (Nîmes).

La tour cylindrique s'élève au centre d'un soubassement massif . Ce soubassement est constitué d'un rez-de-chaussée saillant de 3m40, dont les façades forment un pignon triangulaire, les toitures sont à 2 pentes reliées pour des noues. Les oculi ne sont pas portés sur les dessins, ils ont été percés ultérieurement et ont entraîné, sur la façade sur la quai, des désordres dans la maçonnerie de pierre de taille.

La hauteur de l'ouvrage est de 19 mètres. La tour est éclairée par 4 fenêtres. Dans le projet de Courant, la tour avait 3 fenêtres, le service des phares a demandé à ce qu'elle soit plus haute, et donc à 4 fenêtres.

Le diamètre de la tour est de 4 mètres, elle est occupée par un escalier en vis de 2.2 mètres de diamètre, donnant accès à la chambre de l'appareil.

La lanterne a été faite à Paris et fournie avec l'optique, elle est coiffée d'un toit en forme de dôme (recouvert de cuivre à l'origine). Elle n'est plus vitrée, sa structure métallique est scellée dans la maçonnerie. Elle est en mauvais état. Depuis la lanterne, on accède à une plate forme circulaire extérieure de 4.50 mètres de diamètres, entourée d'un garde-corps métallique.

Sources :

Archives départementales du Gard (AD30 S47)

Archives nationales (F/14/17514, F/14/20215)

Bibliographie :

Au service des phares : la signalisation maritime en France XIXe-XXe siècles. Réd. Vincent Guigueno ; préf. Antoine Picon ; fotogr. Franck Guillaume. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2001. 257 p.

Phares : histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France. Réd. Jean-Christophe Fichou, Noël Le Hénaff et Xavier Mével. Douarnenez : Chasse-Marée, 2003. 452 p.

Dossier Patrimoine maritime.- Monumental, 2003, p. 7-93.

DREYER, Francis, Les phares : pour un programme de protection des phares en France, Monumental, 2003, p. 48-53

DREYER, Francis.- Phares en péril ? Vers un programme de valorisation.- Chasse-Marée, mai 2004, n° 169, p. 33-41.

DREYER, Francis / FICHO, Jean-Christophe.- L'Histoire de tous les phares de France. Rennes : Ouest-France, 2005. 316 p.

Protection proposée : classement de la tour en totalité, des façades et les toitures du soubassement carré, du terrain d'assiette à l'exclusion des agrandissements des logements situés à l'ouest et des constructions situées dans les 2 cours.



Liberté • Egalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Montpellier, le 7 juin 2011

Direction régionale
des affaires culturelles
Languedoc-Roussillon

Avis sur dossier de protection

Pôle architecture et
patrimoines

30. Le Grau du Roi, ancien phare d'Aigues-Mortes

Le phare d'Aigues-Mortes, à l'entrée du canal du Grau du Roi marque fortement la silhouette du port de pêche.

Affaire suivie par :
Laurent HUGUES

Poste :
32 83

Secrétariat :
32.94

1292-2011/LH/MR

Il est le plus ancien phare subsistant du premier programme d'éclairage décidé en 1825.

Construit en 1828-1829 d'après les plans dressés par l'ingénieur Pierre Courant en 1825, il a été construit sur un rez-de-chaussée formant quatre façades égales à mur pignon, le tout en grand appareil.

5, rue de la Salle l'Evêque
CS 49 020
34967 Montpellier Cedex 2

Sa désaffectation dès 1869 à cause de l'ensablement côtier, l'a laissé à peu près intact avec son profil caractéristique dû à la lanterne cage de fer et de cuivre.

téléphone :
04 67 02 32 00

télécopie :
04 67 02 32 04

Son ancienneté et son homogénéité plaident en faveur d'un classement, terrain d'assise compris, ce qui permettrait d'envisager sa restauration et une mise en évidence de ses volumes par la suppression des constructions adventices.

Laurent HUGUES

Conservateur en Chef des Monuments Historiques

www.languedoc-
roussillon.culture.gouv.fr



Le 1er programme d'éclairage du littoral français est lancé en 1825 par Fresnel, cette ceinture lumineuse est pratiquement bouclée à la fin du siècle. Désormais automatisés, les phares ne semblent plus aussi utiles que par le passé, avec les nouvelles aides à la navigation. Ils ont pourtant une place majeure dans le patrimoine maritime et l'imaginaire collectif, leur patrimonialisation est en cours, depuis la convention signée en 2000 entre les ministères de l'Équipement et de la Culture en vue d'une étude puis d'une protection des phares en activité (étude d'inventaire réalisée en 2002 par Francis Dreyer). La DRAC a été sollicitée pour l'examen des ouvrages sélectionnés par la CRPS (Espiguette, Sète Mont Saint-Clair, Cap Béar, Cap Leucate). D'autres phares ont été rajoutés à la sélection nationale (Grau du Roi, Agde, Sète môle Saint-Louis, feu métallique de Port-Vendres).

Le vieux phare **construit en 1828-29, éteint en 1869**, déclassé en 2002, a été vendu par le service des Phares et Balises à la commune le 26 avril 2005. Le vieux phare du Grau, à l'entrée du chenal d'Aigues-Mortes, était le phare du port d'Aigues-Mortes, la commune du Grau-du-Roi n'ayant été détachée d'Aigues-Mortes qu'en 1879. C'était à l'époque le port le plus important entre Marseille et Port-Vendres, avant d'être supplanté par Sète. Mais un phénomène d'alluvionnement important obligea à des dragages continuels du chenal et à l'allongement des jetées où 2 feux sont allumés en 1872. Le phare, trop lointain et trop bas, est remplacé en 1869 par l'Espiguette.

Les plans ont été dessinés par l'ingénieur ordinaire Pierre **Courant** (1790-1838), le projet d'origine de janvier 1825 est modifié pour surélever la tour à la demande du service central en août 1825. Les travaux se déroulent sous la direction de Victor **Grangent** (1768-1843) directeur des Ponts et Chaussées à Nîmes. Le logement du gardien est agrandi sur un projet du 11 novembre 1852.

Sur le modèle des phares de l'époque Fresnel-Reynaud, c'est une tour cylindrique de 20 m de hauteur, s'élevant au centre d'un soubassement massif. Les façades du rez-de-chaussée à pignon triangulaire sont d'une ordonnance très classique. L'ensemble est construit en grand appareil de pierre de taille de Roquemaillère (Nîmes). La façade O est englobée dans des constructions postérieures. La tour, d'un diamètre de 4 m, contient un escalier en vis de 2,20m de diamètre, construit en pierre et éclairé à l'E par 4 fenêtres, donnant accès à la chambre de veille. La lanterne, coiffée d'un toit en forme de dôme recouvert de cuivre, s'élève de 3,60 m au dessus de la tour. Depuis la lanterne, on accède à la plate forme circulaire extérieure de 4,50 de diamètre, entourée d'un garde-corps métallique. Sa structure métallique est scellée dans la maçonnerie.

Le phare est enserré dans des bâtiments servant de logements. Un bâtiment à 2 niveaux accolé au nord du phare à la fin du 19e sert actuellement de salle pour des associations, il pourrait être détruit afin de dégager la partie basse du phare. Juxtant la cour du phare, et située sur la même parcelle, se trouve un dépôt de carburant de la SOCOMAP, société des marins pêcheurs, qui appartient au domaine public portuaire. Le vieux phare encore utilisé comme amer par les navigateurs, fait partie du paysage architectural du port, choisi comme emblème et image de marque de la ville, la municipalité souhaite le restaurer et le mettre en valeur.

Etat de conservation actuel : la partie supérieure de la tour est en mauvais état, la lanterne très rouillée n'est plus vitrée

Protection existante :

Propriétaire : commune

Avis des propriétaires : favorable

Proposition de protection : classement de la tour en totalité, des façades et soubassement carré, du terrain d'assiette à l'exclusion des agrandissements





Liberté • Egalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Direction Régionale des Affaires Culturelles

Pôle Architecture et Patrimoines

5 rue de la Salle l'Evêque – CS 49020

34967 MONTPELLIER CEDEX 2

Commission Régionale du Patrimoine et des Sites
Séance du 14 juin 2011

PROCES-VERBAL

La Commission régionale du patrimoine et des sites de la région Languedoc-Roussillon s'est réunie, au Château de Flaugergues à Montpellier (Hérault), sous la présidence de Monsieur Didier DESCHAMPS, Directeur régional des affaires culturelles, représentant le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon.



22 membres présents :

- *membres de droit*
 - le Préfet de la Région représenté par Mme Sandrine DEMOULIN
 - le directeur régional des affaires culturelles, M. Didier DESCHAMPS
 - la directrice régionale de la DREAL, représentée par M. Philippe SILVESTRE
 - le conservateur régional des monuments historiques, Mme Delphine CHRISTOPHE
 - le chef du service patrimoine chargé des opérations d'inventaire au Conseil régional, représenté par Mlle ABRIAT
 - le conservateur des monuments historiques chargé d'inspection, M. Laurent HUGUES
 - M. Gabriel JONQUERES D'ORIOLO, architecte des bâtiments de France, chef du Service territorial de l'architecture et du patrimoine de l'Hérault
 - M. Patrice GINTRAND, architecte des bâtiments de France, chef du Service territorial de l'architecture et du patrimoine de la Lozère
 - M. Laurent BARRENECHEA, architecte des bâtiments de France, chef du Service territorial de l'architecture et du patrimoine des Pyrénées-Orientales (STAP 66)
- *membres titulaires d'un mandat électif*
 - M. Patrick BEZIAT, adjoint au maire de Capetang (34),
 - M. Henri PRADALIER, adjoint au maire de St Michel-de-Lanès (11)
- *personnalités qualifiées*
 - Mme Géraldine MALLET, maître de conférence en histoire de l'art médiéval UPV MONTPELLIER III (matin)
 - M. Jean-Louis VAYSETTES, ingénieur de recherche
 - M. Jacques MICHAUD, président de la commission archéologique de Narbonne (matin)

- M. Antoine BRUGUEROLLE, architecte du patrimoine
- M. Philippe JOUVIN, urbaniste OPQU (matin)
- Mme Isabelle DARNAS, conservatrice des antiquités et objets d'art de la Lozère

• *membres représentants d'associations*

- M. Alain GENSAC, architecte, représentant la SPPEF
- Mme Marie-Christine de ROQUETTE-BUISSON, représentant l'Association « Vieilles Maisons Françaises » (après-midi)
- Mme Lyne de PINS, représentant l'Association « Vieilles Maisons Françaises » (matin)
- Mme Françoise CHAMSKA-MANAJORS, représentante de l'Association "La Demeure Historique"
- Mme Alix AUDURIER CROS représentant l'Association Praedium Rusticum
- M. Alain BRES, délégué régional de la fondation du patrimoine (matin)

membres excusés :

- M. Henri MARCHESI, conservateur régional de l'archéologie
- M. Thierry ALGRIN, architecte en chef des monuments historiques, chargé du Gard, et son suppléant M. Olivier WEETS, architecte en chef des monuments historiques
- M. Robert LECOUC, député, et son suppléant M. Frédéric LOPEZ, conseiller régional, délégué au patrimoine
- M. Francis COURTES, conseiller général, ainsi que son suppléant M. Robert AIGOIN
- M. Philippe SAUREL, conseiller général, adjoint au maire de Montpellier, ainsi que son suppléant, M. Christian BOUILLE
- M. Patrick MALAVIEILLE, vice-président du conseil général du Gard, maire de La Grand-Combe, ainsi que son suppléant, M. Edouard CHAULET, conseiller général
- Mme Josiane COLLERAIS, Vice-présidente du conseil régional du Languedoc Roussillon et sa suppléante Mme Rose-Marie VIDAL, adjointe au maire chargée de la culture à Mauguio
- M. Michel MOLY, vice président du conseil général des P.O.
- M. Laurent DUFOIX, architecte du patrimoine
- Mme Camille DOLLFUS-AMMOUR, paysagiste

assistaient en outre :

- M. Robert BOURRIER, architecte des bâtiments de France (Gard)
- Mmes Josette CLIER et Michèle FRANCOIS, M. Yvon COMTE, chargés d'études documentaires, chargés de la protection des immeubles au titre des monuments historiques à la conservation régionale des monuments historiques (DRAC Languedoc-Roussillon)
- Mlle Sophie OMERE, élève Conservateur des Monuments Historiques, auprès de Delphine Christophe
- Mme Michèle RÖSNER, secrétariat à la CRMH

Thématique Phares :

M. Francis DREYER, historien, représentant la DAMGM
 M. GUYARD représentant le service des phares et balises, DIRM direction interrégionale de la mer à Marseille

66- PORT-VENDRES : phare du Cap Béar et feu métallique du môle

M. Jean-Pierre ROMERO, maire de Port-Vendres et Mme Katia AMOURI, service urbanisme de Port-Vendres

30- LE GRAU DU ROI : phare de l'Espiguette et ancien phare du Grau d'Aigues-Mortes

M. Renaud LAFUENTE, DGA des Services commune du Grau du Roi

11- LEUCATE : phare du Cap Laucate

Mme MILLARD Valérie, instruction DDS mairie de Leucate et M. Jim TAMAS, responsable DDS mairie de Leucate



Thématique PHARES

M. Francis DREYER, spécialiste des phares, ayant conduit une étude thématique nationale à la demande des ministères de l'Équipement et de la Culture en 2001-2002, présente le contexte au niveau national.

Historique du service des phares et balises et évolution technologique :

La problématique est apparue il y a 20-25 ans avec les journées de la Mer de Brest et Douarnenez et l'action de la revue "Le chasse-marée" qui ont permis la prise en compte de ce patrimoine maritime et son identification. De nombreux photographes ont diffusé des photos de phares dans le monde entier et ainsi modifié la vision existante, qui devient celle du terrien et non plus celle du marin mais forge une identité territoriale, dans les années 1980-85. Au même moment, le service des Phares et Balises, devenu simple bureau, voit son existence même remise en cause par l'arrivée du GPS, et pendant une vingtaine d'années les incertitudes de son devenir l'ont détourné de l'entretien des bâtiments proprement dits.

Qu'est ce qu'un phare ? Il faut d'abord résoudre ce problème de vocabulaire : il s'agit d'une tour de signalisation maritime dont la fonction est l'atterrissage (ou atterrissage), qui doit avoir une hauteur de 15 m minimum, un feu d'une certaine puissance et être ou avoir été habitée, ce qui implique une structure de logement, un agencement et un volume conséquent. Quelques 150 bâtiments de phares et "maisons-phares" sont ainsi concernés en France, représentant un faible pourcentage des 8200 équipements de signalisation maritime qui jalonnent les côtes. Les phares ne sont que 2% du corpus total du balisage lumineux.

Dans les années 2000, sous la pression des associations, chercheurs et historiens, un inventaire de tous les phares est lancé : cette vision moins symbolique mais plus historique et technique a entraîné leur patrimonialisation alors qu'ils étaient méconnus. En 2008-2009, à la suite du Grenelle de l'environnement, notamment son article 103, la valorisation des grands phares des huit régions à façade maritime est décidée. En 2011, on célèbre les 400 ans du phare de Cordouan, les 200 ans de la Commission des Phares et le centenaire du phare de la Jument.

Evolution des bâtiments :

Au 18e s., l'éclairage est lié aux places fortes maritimes, avec des implantations ponctuelles : Brest, Rochefort et en Normandie.

En 1811 : création de la commission des phares (composée de marins, savants, militaires, scientifiques, cartographes) dont la vision scientifique est propre à la France (les Anglais ne signalent que les endroits dangereux).

En 1825, on prévoit une chaîne lumineuse continue le long des côtes françaises, avec la construction de 59 phares et une centaine de petits feux de port. Ce programme s'appuie sur une innovation technique inaugurée en 1823 à Cordouan : la lentille de Fresnel. La focalisation de petits échelons réduit l'absorption de la lumière par l'épaisseur de la lentille, à l'époque encore éclairée de lampe à pétrole. De 1830 à 1950, le service des Phares et Balises est autonome et puissant avec son équipe d'ingénieurs des mines et des ponts. Entre 1825 et 1860, on bâtit de nombreux phares à terre. A partir de 1860, on s'engage dans la construction grandiose des phares en mer. Vers 1900, on assiste à la construction de phares de prestige comme ceux du Cap Béar et de Saint-Clair à Sète et en 1903, l'ensemble du plan d'éclairage des côtes est terminé.

Après la guerre de 39-45, les 170 édifices (phares et feux) détruits lors de la retraite allemande, doivent être reconstruits, confiés alors à des architectes.

Entre 1950 et 2000, les modifications techniques sont de plus en plus importantes, radiosignalisation, automatisation qui supprime le gardiennage : on s'achemine vers la patrimonialisation.

Périodisation des constructions :

Dans un premier temps, en raison des difficultés budgétaires, on réutilise d'anciens bâtiments en leur adaptant des lentilles de Fresnel puis on construit des petits phares (1829 Grau-du-Roi)

première catégorie 1825-60 : tour + soubassement centré comportant les logements (40 y compris la Corse)

2^e catégorie 1840-1880 : à partir de 1840, Léonce Reynaud apporte une réflexion et une rationalisation sur l'aménagement de l'espace des phares, il considère également l'esthétique du phare selon qu'il est situé dans une ville ou qu'il est isolé

3^e catégorie à partir de 1860 : les phares en mer qui sont construits en tour trompette pour amoindrir le choc des vagues.

4^e catégorie fin 19^e/début 20^e s. : les phares monumentaux, de prestige sont surtout construits en Bretagne et l'on commence à séparer la tour du phare des logements

5^e catégorie Reconstruction : après la guerre, on fait appel à des architectes locaux pour la reconstruction, d'où des connotations locales ou régionalistes.

Techniques :

L'optique de Fresnel évolue jusqu'en 1900, vers une réduction de la taille des appareils :

l'œuf de verre taillé pouvait atteindre jusqu'à 2,5 mètres de diamètre, puis les ingénieurs déterminent que de brefs éclats lumineux sont suffisants pour éclairer aussi bien, on va alors vers une réduction de la taille (0,6 m de diamètre), la course au gigantisme disparaît.

Le phare est un outil technique modifié en moyenne 4 fois, il reste donc peu de dispositifs d'origine.

Protection en France :

8 régions ont déjà travaillé sur cette thématique de protection et 45 phares sont déjà protégés : 23 classés et 18 inscrits. En Aquitaine, l'ensemble des phares ont été protégés, la Bretagne a surtout protégé les phares ouverts à la visite (9 classés sur 60 existants).

Dans le futur, quelle place pour la signalisation maritime avec les ordinateurs actuels ?

la e-navigation par internet donne la position exacte du bateau, des fonds, des dangers, des bouées et du trafic.

Mme FRANCOIS indique que la présentation des 8 phares proposés à la protection sera faite dans l'ordre chronologique de construction.



30- LE GRAU-DU-ROI : « vieux phare » ou ancien phare du Grau d'Aigues-Mortes

présentation : Michèle François

proposition : classement de la tour en totalité, des façades et toitures du soubassement carré, du terrain d'assiette à l'exclusion des agrandissements.

en présence de : Renaud LAFUENTE, DGA des Services commune du Grau du Roi

avis :

M. BOURRIER ABF : très favorable à la demande, insiste sur l'intérêt de ce lieu de mémoire qualité patrimoniale reconnaissance continuité d'Aigues-Mortes image association

M. HUGUES, CMH, estime que son ancienneté et son homogénéité plaident en faveur d'un classement, terrain d'assiette compris, ce qui permettrait d'envisager sa restauration et une mise en évidence de ses volumes par la suppression des constructions adventices.

M. ALGRIN ACMH, n'a pas communiqué d'avis.

M. Lafuente souligne l'intérêt de la commune pour le phare et sa protection. La mairie souhaite une mise en valeur et une réutilisation à terme de ce bâtiment, elle a engagé une réflexion muséographique sur le rez-de-chaussée de la maison d'enceinte du phare autour d'une présentation des activités anciennes du Grau-du-Roi (pratiques de pêche).

M. Barrenechea demande quelles parties des locaux la commune envisage de détruire ; M. Lafuente indique qu'il s'agit des logements construits après 1953 et qui jouxtent le phare côté nord, pour libérer l'espace autour du soubassement et du fût et avoir une disponibilité spatiale pour un aménagement bâti contemporain (éventuellement en rez-de-chaussée).

M. Hugues souligne que ce vieux phare marque l'entrée du Grau du Roi. L'état sanitaire ne semble pas très bon.

M. Bourrier précise que la mairie est bien consciente de la valeur de cet élément, qu'une association s'est créée, et que le dialogue avec les élus devra être prudent.

M. Bruguerolle souhaite le classement en totalité pour permettre ensuite certaines démolitions. Pour Mme Christophe, on ne peut pas protéger des bâtiments pour autoriser leur démolition peu après, il vaut mieux se limiter à la proposition du service.

M. Dreyer signale qu'aux Poulains (Belle-Ile), les bâtiments annexes de garage et autres appentis ont été démolis.

M. Deschamps souhaite accompagner un dialogue sur les bâtiments qui sont au pied du phare, mais ne pas figer le pâte de maisons.

M. Bourrier est optimiste pour l'aménagement qui fait déjà l'objet d'une réflexion sur l'aménagement du quartier, il donne l'exemple de la démolition de la cave coopérative d'Aigues-Mortes.

Vote :

avis favorable au **classement** de la tour en totalité et les façades et toitures du soubassement : à l'unanimité, moins 1 abstention.

Paris, le 24 mai 2012



Direction générale
des patrimoines

M. le Directeur général des Patrimoines
Service du Patrimoine
Sous-direction des Monuments historiques

à l'attention de M. Frantz Schoenstein chef du BPMH,

182, rue Saint-Honoré

75033 Paris cedex 01

(affaire suivie par Brigitte Bedeau)

Affaire suivie par

olivier poisson

Poste 75 83

Référence

30/Le Grau du Roi

*ancien phare du grau d'Aigues-Mortes, proposition de classement (CNMH du 18/06/2012)
votre transmission du 31/01/2012*

12/427

6, rue des Pyramides
75041 Paris Cedex 01
France

Téléphone 01 40 15

Télécopie 01 40 15

7565

8787

courriel : olivier.poisson@culture.gouv.fr

portable 06 10 27 1585

Suite à votre transmission citée en référence, j'ai examiné le dossier de protection de l'ancien phare du grau d'Aigues-Mortes, dit aujourd'hui « vieux phare du Grau du Roi », dans la commune de ce nom (Gard). La CRPS du Languedoc-Roussillon a proposé le classement de cet édifice, dans le cadre de l'examen d'une série de dossiers faisant partie d'une thématique nationale.


Parmi les phares du programme d'éclairage du littoral français lancé en 1825, qui se poursuivra tout à au long du 19ème siècle, celui-ci doit être considéré comme l'un des plus anciens, puisque son projet, dressé par l'ingénieur des Ponts et Chaussées du Gard, date de cette année même 1825. L'édifice sera construit en trois ans et allumé en 1829. Il est éteint en 1869, suite à la construction du nouveau phare de l'Espiguette, l'ensablement du littoral ayant changé le profil de la côte. Il est assez exceptionnel que le phare et sa lanterne aient survécu, sans usage aucun, plus de cent quarante ans. Déclassé du domaine public, l'édifice a été cédé à la commune en 2005.

Cet édifice, conçu et construit par des ingénieurs nés ou même formés, en partie, sous l'Ancien Régime, a un caractère néo-classique affirmé, qui se rapporte bien à la culture architecturale nîmoise spécifique du début du 19ème siècle. C'est un exemple assez remarquable, malgré sa modestie, d'application de l'architecture de la fin du 18ème siècle à de nouveaux programmes spécifiques qui peut se comparer, *mutatis mutandis*, aux créations de Ledoux pour l'enceinte des Fermiers généraux de Paris. On remarque en effet la disposition du fût en forme de colonne, émergeant d'un socle carré animé par quatre frontons absolument symétriques. Evidemment, la modestie du projet ne peut se comparer aux ambitions parisiennes, mais cette affirmation esthétique, qui se retrouvait de la même façon dans les deux pavillons du débarcadère du chemin de

fer à Nîmes, construits à la fin des années 1830 (un seul subsiste, IMH), témoigne de la vitalité de cette culture qui résonnait dans cette région plus qu'ailleurs en raison de la présence et du prestige du patrimoine antique et qui ne cédera que plus tardivement qu'ailleurs devant l'éclectisme historiciste qui marque le siècle.

Aussi bien son ancienneté que cette originalité conduisent à proposer le classement en totalité de l'ancien phare parmi les MH.

J'ajoute que la parcelle ayant été peu à peu encombrée par des constructions de logements de service ou d'équipements divers qui oblitérent quelque peu l'édifice, je propose qu'un classement d'ensemble soit établi, qui permettra de « faire le tri » entre celles à conserver ou non, en fonction du programme de réutilisation de l'édifice par la commune, avec une vision patrimoniale d'ensemble.



olivier poisson
conservateur général du patrimoine

copie pour information:
Mme Delphine Christophe, CRMH
M. François Botton, IGMH
M. Jacques Dreyfus, chef du STAP 30

SECTION CLASSEMENT DES IMMEUBLES

Séance du 18 juin 2012

SÉANCE THÉMATIQUE CONSACRÉE AUX PHARES

Languedoc-Roussillon

Port-Vendres (Pyrénées-Orientales) – phare du cap Béar

Grau-du-Roi (Gard) – phare du Grau

Grau-du-Roi (Gard) – phare de l'Espiguette

Présentation : Mme Michèle François, recenseuse des monuments historiques

Mme François résume tout d'abord la situation de la protection des phares dans la région Languedoc-Roussillon. En effet, l'appel de la Commission nationale des monuments historiques a été entendu tardivement, car le rapport à la mer n'est pas le même en Languedoc-Roussillon que dans les autres régions : la mer est avant tout représentée par les salines, les barques catalanes et les stations de la mission Racine. Les phares ne sont pas « vus », en premier lieu parce qu'ils ne sont pas très hauts. De plus, deux phares étaient déjà protégés en tant que forts : au large du cap d'Agde, dans le fort sur l'île de Brescou, ainsi qu'à Port-Vendres, dans la redoute Vauban du fanal.

La proposition de quatre phares faite par le groupe de travail des ministères de la culture et de l'écologie comprenait les phares en activité de l'Espiguette, de Sète, de Leucate et du cap Béar. La proposition a été élargie à des phares éteints qui avaient un fort impact local : les phares de la ville du Grau-du-Roi, du Mont-Saint-Loup à Agde, ainsi qu'au feu métallique de Port-Vendres.

La commission régionale du patrimoine et des sites du 14 juin 2011 a donc examiné huit phares. Six ont été inscrits et deux ont été rejetés : le phare du môle Saint-Louis à Sète, car ce phare de 1861 a été entièrement détruit pendant la guerre, puis reconstruit à l'identique. Il est très important localement et considéré comme le phare de Sète, mais la CRPS a jugé que sa reconstruction à l'identique en 1949 ne permettait pas d'envisager une protection. Le deuxième phare non retenu est celui de Leucate : ce phare de la Reconstruction, construit dans un endroit extraordinaire, a été rejeté par la CRPS en raison d'une architecture plus banale.

Grau-du-Roi (Gard) – phare du Grau

Présentation : Mme Michèle François, recenseuse des monuments historiques

Rapport : M. Laurent Hugues, conservateur des monuments historiques

Avis : M. Olivier Poisson, inspection des patrimoines (collège des monuments historiques)

Mme François présente le Grau-du-Roi comme un petit port de pêche de 8 000 habitants, au débouché du chenal qui conduit à Aigues-Mortes, dont il était l'accès à la mer. La commune du Grau-du-Roi n'a été créée qu'en 1879, par détachement du territoire d'Aigues-Mortes. Ce port de pêche, devenu station balnéaire, a été doublé d'une station de la mission Racine (mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon) à Port-Camargue.

Le phare a été construit en 1829. Il y a, au Grau-du-Roi, un phénomène d'ensablement qui est le

plus important de la Méditerranée, et lorsqu'on a allumé le phare de l'Espiguette, sur la même commune, le phare du Grau-du-Roi a été éteint.

Le port du Grau-du-Roi a été important entre Marseille et Port-Vendres, avant d'être supplanté par le port de Sète à cause de ce phénomène d'alluvionnement qui fait que la côte est déformée et comblée. Il a fallu très vite allonger les jetées, au point que le phare se situait finalement à l'arrière et ne permettait plus le signalement.

Mme François présente des photographies anciennes montrant l'évolution du site du phare, devenu peu à peu un site balnéaire. Le phare est enserré dans des bâtiments annexes, au bord du quai.

Dès 1820, à la demande des navigateurs, le préfet du Gard a considéré qu'il fallait construire un phare. Ce n'est cependant qu'en 1825 que le projet a vu le jour, avec l'appui du service des phares et balises. Le projet a été dessiné par un ingénieur ordinaire, Pierre Courant. Les travaux ont été supervisés par l'ingénieur Stanislas-Victor Grangent (1769-1843), important dans le Gard pour avoir travaillé avec l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées Charles Durand, responsable de tous les bâtiments néoclassiques de Nîmes.

L'élévation réalisée comporte une surélévation par rapport au plan de 1825. Le phare fait 20 m de haut, la lanterne s'élève au-dessus de 3,60 m. C'est une tour cylindrique, posée sur un soubassement néoclassique. Des bâtiments ont été construits pour accueillir les gardiens. Le phare est enserré entre deux cours.

Le phare a été racheté par la ville à l'État en 2005 ; il avait été déclassé en 2002. Il a été choisi comme symbole et comme emblème de la ville du Grau-du-Roi.

Le dépôt de carburant du port est installé tout près du phare.

Le phare est construit en grand appareil de pierres de taille provenant de la carrière de Roquemallière à Nîmes. Les *occuli* ne se trouvent pas sur les documents anciens. Le travail de la corniche est de très belle qualité, sur toutes les faces du phare. Le reste des murs de façade est en pierres de Beaucaire.

À l'intérieur, un vestibule donne accès à la porte qui permet de monter à la lanterne. Le phare est en mauvais état : il n'a pas servi depuis fort longtemps, sauf de dépôt pour différents appareils du service des phares et balises avant d'être déclassé et vendu.

La mairie a aujourd'hui un projet, mais ne l'entretient pas. La pierre s'effrite en partie supérieure, cependant l'escalier est de belle qualité. Sur le dessin de l'ingénieur, il y a une colonne en fonte, qui a été remplacée, à une date inconnue, par une colonne en béton. La chambre de veille est couverte du plancher métallique de la lanterne. Les escaliers en feronnerie viennent de Paris : ils ont été envoyés par le service des phares. La lanterne est composée de douze montants principaux, elle est recouverte d'un dôme en tôle, couronné par une sphère. Elle est en mauvais état.

La mairie souhaite détruire les agrandissements des logements réalisés en 1853 et à la fin du XIXe siècle, pour mettre en valeur le phare. Elle enlèvera également le dépôt de carburant, situé contre le phare, ce que regrettent les marins-pêcheurs.

La commission régionale du patrimoine et des sites a proposé le classement de la maison d'enceinte rectangulaire et de la tour, c'est à dire des bâtiments vraiment anciens. On peut y voir l'influence du patrimoine antique, très forte dans le Gard au début du XIXe siècle, dans son architecture très classique.

Rapport :

Le rapport de **M. Hugues** est lu par **Mme Isabelle Maréchal, chef du service du patrimoine** : « Le phare d'Aigues-Mortes, à l'entrée du canal du Grau-du-Roi, marque fortement la silhouette du port de pêche. Il est le plus ancien phare subsistant du premier programme d'éclairage décidé en

1825.

Construit en 1828-1829, d'après les plans dressés par l'ingénieur Pierre Courant en 1825, il a été construit sur un rez-de-chaussée formant quatre façades égales à mur pignon, le tout en grand appareil.

Sa désaffectation dès 1869 à cause de l'ensablement côtier l'a laissé à peu près intact, avec son profil caractéristique, dû à la lanterne en cage de fer et de cuivre.

Son ancienneté et son homogénéité plaident en faveur d'un classement, terrain d'assise compris, ce qui permettrait d'envisager sa restauration et une mise en évidence de ses volumes par la suppression des constructions adventices. »

Avis :

L'avis de **M. Poisson** est lu par **M. Frantz Schœnstein, chef du bureau de la protection des monuments historiques** : « La CRPS de Languedoc-Roussillon a proposé le classement de cet édifice dans le cadre de l'examen d'une série de dossiers faisant partie d'une thématique nationale.

Parmi les phares du programme d'éclairage du littoral français lancé en 1825, qui se poursuivra tout au long du XIXe siècle, celui-ci doit être considéré comme l'un des plus anciens, puisque son projet, dressé par l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées du Gard, date de cette même année 1825. L'édifice est construit en trois ans et allumé en 1829. Il est éteint en 1869, suite à la construction du nouveau phare de l'Espiguette, l'ensablement du littoral ayant changé le profil de la côte. Il est assez exceptionnel que le phare et sa lanterne aient survécu, sans usage aucun, plus de 140 ans. Déclassé du domaine public, l'édifice a été cédé à la commune en 2005.

Cet édifice, conçu et construit par des ingénieurs nés ou même formés, en partie, sous l'Ancien Régime, a un caractère néo-classique affirmé, qui se rapporte bien à la culture architecturale nîmoise spécifique du début du XIXe siècle. C'est un exemple assez remarquable, malgré sa modestie, d'application de l'architecture de la fin du XVIIIe siècle à de nouveaux programmes spécifiques, qui peut se comparer, *mutatis mutandis*, aux créations de Ledoux pour l'enceinte des Fermiers généraux de Paris. On remarque en effet la disposition du fût en forme de colonne, émergeant d'un socle carré animé par quatre frontons absolument symétriques. Évidemment, la modestie du projet ne peut se comparer aux ambitions parisiennes, mais cette affirmation esthétique, qui se retrouvait de la même façon dans les deux pavillons du débarcadère du chemin de fer à Nîmes, construits à la fin des années 1830, témoigne de la vitalité de cette culture, qui résonnait dans cette région plus qu'ailleurs en raison de la présence et du prestige du patrimoine antique, et qui ne cédera que plus tardivement qu'ailleurs devant l'éclectisme historiciste qui marque le siècle.

Son ancienneté ainsi que cette originalité conduisent à proposer le classement en totalité de l'ancien phare parmi les monuments historiques.

J'ajoute que la parcelle ayant été peu à peu encombrée par des constructions de logements de service ou d'équipements divers qui oblitèrent quelque peu l'édifice, je propose qu'un classement d'ensemble soit établi, qui permettra de « faire le tri » entre celles à conserver ou non, en fonction du programme de réutilisation de l'édifice par la commune, avec une vision patrimoniale d'ensemble. »

Débat :

Mme Maréchal souligne la divergence d'avis, la direction régionale des affaires culturelles proposant de classer une sélection, M. Poisson proposant le classement de l'ensemble avant de faire le tri. Elle estime qu'il est un peu délicat de classer un ensemble pour annoncer ensuite qu'on va en amputer une partie : même si le code du patrimoine le permet, c'est généralement mal compris.

M. François Loyer, professeur d'université, estime que le parallèle est évident avec les colonnes du cours de Vincennes, même si l'échelle en est plus petite et plus modeste. La typologie

est celle d'un bâtiment à colonnes, mais enfermé dans une petite construction à toiture en bâtière. Le phare classé de Porquerolles date de 1834, et la proposition ici est celle d'une autre typologie, à pavillon carré avec une sorte de belvédère au-dessus : ce sont les typologies d'origine, avant que se dégage le principe de la colonne isolée, qui va devenir le plus évident.

Il est intéressant de garder les premières recherches de mise en forme architecturale d'un programme, même si celui-ci donne des signes inquiétants d'abandon.

Mme Maréchal demande si l'on connaît la position de la mairie sur un classement d'ensemble.

Mme François explique que la mairie, dès l'approche de la DRAC, a prévenu qu'elle souhaitait démolir tout ce qui gênait la mise en valeur du phare, dégager une façade qui a été complètement bouchée. Leur projet est en effet d'en faire un lieu encore plus emblématique, un office du tourisme ou musée sur la pêche au Grau-du-Roi. Il y a bien un projet touristique de mise en valeur.

M. François Goven, inspection des patrimoines (collège des monuments historiques), sur la question particulière de l'emprise du classement, a pour sa part souvent été favorable à des emprises assez larges, quitte à se focaliser, au moment où le projet se fait, sur le plus important. Ce cas particulier est relativement clair : il n'y a pas de stratification, pas de nécessité de faire des recherches archéologiques, la Commission n'a pas à faire la sélection entre ce qui mérite la protection et ce qui ne le mérite pas.

Il ne connaît pas le lieu, mais la géométrie est assez évidente, et le fait de se limiter à la partie historique limite la marge d'erreur. Quelques affinements au moment du projet seront toujours possibles, alors que protéger le tout et « trier » ensuite lui paraît de nature à vexer tout le monde, et contre-productif. Cependant, dans d'autres cas, il peut y avoir des investigations complémentaires à faire, des sondages...

Dans ce dossier, il lui paraît de bon sens de proposer que les parties originelles du phare soient seules classées.

Mme Maréchal demande à revoir les vues montrant les adjonctions.

Mme François montre la délimitation proposée en rouge, puis les ajouts après 1853 et à la fin du XIXe siècle. Tous les détails sont disponibles aux archives nationales et au service des phares et balises à Sète.

M. Philippe Romain, délégué régional des Vieilles maisons françaises, trouve le bâtiment bien petit pour en faire un musée de la pêche. Il suppose donc qu'il faudra reconstruire quelque chose sur ces emplacements après avoir démoli... Faut-il classer l'emprise ?

Mme François précise que le projet de la mairie prévoit effectivement une construction très contemporaine qui jouxterait le phare.

M. Michel Jantzen, membre du conseil d'administration de la société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France, estime qu'il vaut peut-être mieux une initiative contemporaine plutôt que de conserver une telle altération de l'authenticité de ce phare, car les bâtiments parasites, aussi anciens soient-ils, sont d'une maladresse incroyable.

M. Vincent Guigueno, chargé de mission pour le patrimoine des phares et balises au MEDDE, précise qu'on fige le plan de 1825 qui va servir de modèle. Il a été retrouvé, au cours de la préparation de l'exposition sur les phares, une série de plans intermédiaires, de la Révolution, de l'Empire, où les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées commencent à espérer construire un jour des phares. Antoine Picon (ingénieur des Ponts et Chaussées, architecte et docteur en histoire, professeur à la Harvard Design School) a trouvé un projet pour le phare de Pen-Men, sur l'île de Groix, qu'il attribue à Charles-François Mandar (1757-1844, professeur d'architecture à l'école des Ponts-et-Chaussées), dans lequel on retrouve toutes les variations néoclassiques potentielles du phare, et qui aboutira au plan de 1825.

Il signale une autre rareté, la lanterne, qui est photographiée dès le XIXe siècle : il est en effet exceptionnel qu'elle ait été conservée sur un phare désaffecté aussi tôt.

M. Olivier de Rohan-Chabot, président de la Sauvegarde de l'art français, partage le point de vue de M. Goven : il faut protéger le bâtiment initial, les bâtiments annexes sont fort laids et il les verra détruire sans peine. Cependant si le but est de faire un geste architectural, qui dénature à nouveau le concept initial, il n'est pas d'accord.

Mme Maréchal n'a pas d'inquiétude : la nouvelle construction sera aux abords d'un monument historique, et sera surveillée de près.

Vote :

La Commission nationale des monuments historiques se prononce à l'unanimité pour le classement au titre des monuments historiques de la tour en totalité ainsi que des façades et toitures des bâtiments annexes originels (1829) de l'ancien phare du Grau d'Aigues-Mortes au Grau-du-Roi (Gard).

Grau-du-Roi (Gard) – phare de l'Espiguette

Présentation : Mme Michèle François, recenseuse des monuments historiques

Rapport : M. Laurent Hugues, conservateur des monuments historiques

Avis : M. Olivier Poisson, inspection des patrimoines (collège des monuments historiques)

Mme François explique que l'ensablement ayant forcé à construire un nouveau phare, celui-ci est bâti sur la pointe de la Petite Camargue, au bout du golfe d'Aigues-Mortes.

La commission des phares prescrit d'installer là un phare de troisième ordre, en 1860. Une note du 16 mai 1860, envoyée à l'ingénieur ordinaire Charles Lentheric à Nîmes, lui indique les dispositions à adopter, en y joignant le dessin du phare de la pointe de Grave, en Gironde, récemment construit, qui paraissait convenir « sous tout rapport ». Il établit un projet en 1861, assorti de plans, coupes et élévations signés en 1864. Le projet est adopté en juin 1865, l'adjudication a lieu en juillet 1865.

L'entrepreneur retenu, Charles Dupuis, est originaire d'Aigues-Mortes, dont il a refait tous les quais. Les conditions du chantier sont extrêmement difficiles, et les déboires de Dupuis avec le service des phares et balises ont fait l'objet de nombreux mémoires, conservés aux archives départementales et nationales. Dupuis avait proposé de construire un chemin de fer de 8 km pour apporter les matériaux sur la plage. Dans un rapport de 1866, on apprend que ce chemin de fer peine à être construit, la plage étant soit ensablée soit inondée. Il fait finalement venir les matériaux dans une gabarre tirée par des chevaux. Le service des phares est obligé d'acheter une yole pour surveiller les travaux depuis la mer. La documentation concernant les difficultés de ce chantier est très fournie.

La tour du phare est carrée et insérée dans un bâtiment rectangulaire avec les logements des gardiens. Au fond de la cour se trouve un bâtiment avec les chambres de passage, pour les ingénieurs, et un hangar fermé, dont la disposition est absolument conforme au plan.

Un des problèmes majeurs de ce phare est l'approvisionnement en eau : une citerne est prévue en sous-sol.

Le projet est modifié en 1866, et 4,32 m de hauteur sont ajoutés. L'ingénieur se plaint de la lenteur des travaux à cause des maladies causées par la chaleur et le manque d'eau douce. 25 ouvriers étaient nécessaires, dont 12 tailleurs de pierres, car la taille des pierres devait se faire exclusivement sur le chantier.