



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE
Direction régionale des affaires culturelles

Protection au titre des monuments historiques des phares remarquables

PHARE DES ROCHES-DOUVRES



Photo Hervé Raulet / DRAC Bretagne-CRMH

Département : Côtes d'Armor
Localisation : phare en mer à 30 km au nord-est de Bréhat,
en direction de Guernesey

Phare opérationnel (ESM 558/000)
Maîtres d'œuvre : Henry Auffret, Joël Hardion (architectes)
Hauteur : 65 m
Allumage : 1954
Automatisation : 2000
Propriété de l'État

La signalisation des écueils du dangereux plateau des Roches-Douvres, à 16 milles nautiques au nord-est de Bréhat, est souhaitée par la Commission des phares dès les années 1825, mais l'éloignement des côtes rend à l'époque ce projet irréalisable. Quarante ans plus tard, Léonce Reynaud, directeur du Service des phares, fait édifier à cet endroit une tour de 58 m entièrement métallique, jumelle de celle construite sur l'îlot Amédée en Nouvelle-Calédonie. Ce premier phare est entièrement détruit en août 1944 par les Allemands qui l'occupaient.

La reconstruction du phare s'inscrit dans un vaste programme concernant l'ensemble des ouvrages et infrastructures de signalisation français détruits lors du second conflit mondial. Elle est confiée à l'architecte Henry Auffret et son associé Joël Hardion, qui remplaceront une dizaine d'ouvrages sur la côte nord de Bretagne.

Le projet des Roches-Douvres prévoyait un ouvrage de grande taille reposant sur un soubassement en pierre et béton armé, et superposant deux parties : d'une part une base massive de cinq niveaux habitables construite en moellons de granite et qui, par sa forme oblongue et son aspect robuste au fruit prononcé, ainsi que son dernier étage en retrait percé de hublots, évoque à la fois une forteresse maritime et le pont supérieur d'un navire ; d'autre part une tour excentrée de forme légèrement tronconique, en béton armé de couleur claire, matériau choisi pour des raisons tant pratiques qu'économiques. En définitive, l'ouvrage entier adoptera un mode de construction en béton armé parementé d'une maçonnerie de pierres de taille de granite (rose de la Clarté-Ploumanac'h et gris de l'île Grande). Ces pierres proviennent d'un immense stock amassé près de Lannion par les Allemands durant la guerre, autorisant de ce fait une grande qualité d'exécution pour un coût comparable à celui du projet d'origine. Les travaux débutent en 1947 et le feu est allumé le 1^{er} juin 1954.

L'édifice est d'une ampleur et d'un confort inégalés : plusieurs réserves et magasins, une vaste salle des machines et des ateliers, une cuisine et une salle à manger séparées, des chambres spacieuses et plusieurs salles de bain, etc. Les raisons d'un tel programme sont sans doute à rechercher dans la volonté d'afficher le savoir-faire des ingénieurs et architectes français et d'offrir aux gardiens un environnement sain, spacieux et confortable, digne de la nouvelle ère qui s'ouvre alors, même si la question des coûts de construction et d'équipement reste une préoccupation constante de l'administration (ainsi, le monte-charge ne sera jamais installé). Peut-être y a-t-il aussi, en ces lendemains de conflit mondial et alors que s'installe la guerre froide, la volonté de disposer avec ce phare qui se trouve être en Europe le plus éloigné des côtes, d'un avant-poste stratégique pour accueillir, si nécessaire, d'autres hommes que les seuls agents des phares et balises...

La lanterne d'origine, de 4 m de diamètre, est équipée d'un optique double sur cuve à mercure d'origine, dont les feux à un éclat blanc toutes les 5 secondes portent à 24 milles.

Classement au titre des monuments historiques (20/04/2017) : phare en totalité, y compris soubassement.