Interreg
MARITTIMO-IT FR-MARITIME
Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

GIREPAM

Plan d'interprétation pour l'extrême sud de Corse

Conservatoire du littoral

PHARE DE LA MADONETA

DOUBLEVÉBÉ 2019

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au cœur de la Méditerranée

Synthèse patrimoniale réalisée pour le Plan d'interprétation des patrimoines du Conservatoire du littoral pour l'Extrême-Sud de la Corse,
dans le cadre de GIREPAM

Le Conservatoire du littoral et WB tiennent à remercier les personnes qui ont aimablement apporté leur soutien précieux et leurs différents savoirs pour la réalisation de toutes les synthèses patrimoniales, notamment :
François Canonici
Michel Tercé
La mairie de Bonifacio
L'Office de l'Environnement de la Corse

***WB** – Grahy – 43230 Vals-le-Chastel*
Contact : cecile@wbrecup.com

© Conservatoire du littoral
Délégation Corse
Rue du juge Falcone
20200 BASTIA
www.conservatoire-du-littoral.fr

La Madoneta dans l'histoire de la signalisation des côtes de Corse

L'histoire de la signalisation maritime de la Corse débute en 1838, après la première grande campagne de balisage des côtes de France entamée à l'époque napoléonienne par la toute jeune administration des phares et balises.
Cette première campagne de balisage en Corse est le fruit d'un tour du littoral corse réalisé, à bord de *la Chimère*, par la commission des phares qui décide alors la construction de ceux qui restent aujourd'hui les 5 grands phares corses : les Sanguinaires, Pertusatu, la Chiappa, la Giraglia, la Revellata. Ces cinq « établissements de signalisation maritime » sont des phares de 1er ordre, édifices de grande dimension dont les lentilles puissantes ont une portée d'environ 21 à 26 milles. La construction de ces phares met en lumière, outre leurs abords, l'absence de signalisation qui touche la plupart des villes côtières corses : Bastia, l'Ile Rousse… et bien entendu Bonifacio.
Ainsi, à peine les cinq grands phares achevés, l'administration des phares et balises désormais installée en Corse reçoit de nombreuses demandes de communes souhaitant que l'éclairage soit complété.

L'histoire du phare de la Madoneta entre dans ce cas de figure. Les documents conservés aux Archives (Nationales, territoriales et Phares et Balises) permettent d'en cerner les contours assez précisément.
Ainsi, dès l'allumage du grand phare de Pertusatu, en 1844, la commune de Bonifacio réclame à l'ingénieur des Ponts et Chaussées en charges des phares et fanaux, l'édification d'un « *feu à l'entrée du port de cette ville* », comme le prouve un rapport daté de 1845. Les raisons invoquées sont les suivantes : « *Nous n'avons point connaissance d'accident arrivé par suite de la non existence de ce feu mais connaissons une foule d'exemples de bâtiments qui, par des nuits obscures, ont louvoyé au large jusqu'au jour, de crainte de venir se briser contre les falaises escarpées qui forment l'entrée et ne laissent entre elles qu'un passage d'environ 150 mètres de largeur. Et ce fanal ne doit pas être considéré comme devant servir seulement au commerce de Bonifacio : tous les marins redoutent le passage des bouches de ce nom, à cause des mauvais temps qui y règnent presque continuellement.*» Le rapport se termine sur cette phrase éloquente : « *Nous ne pouvons d'ailleurs rien ajouter de mieux à l'appui de notre opinion, que de dire que Monsieur l'Inspecteur Fresnel*[1]*, après avoir examiné attentivement les lieux, a reconnu l'extrême nécessité de ce feu pour compléter l'éclairage de ces côtes.* »

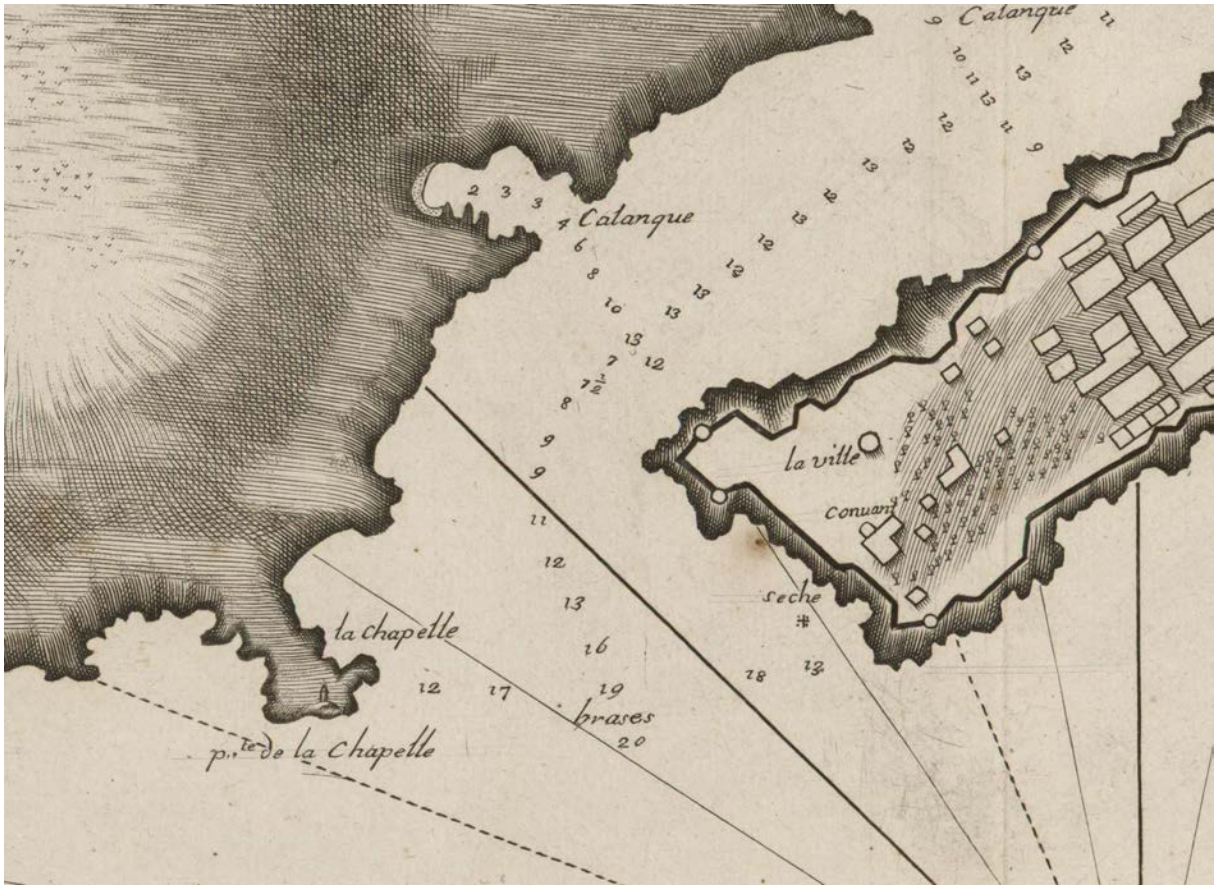
Plus qu'un phare, un édifice symbolique

Cette réputation dangereuse permet de comprendre la charge religieuse du site, que traduit la présence d'une chapelle ou en tout cas d'un édifice (oratoire ?) sur le rocher marquant l'entrée du goulet : les dangers du passage des Bouches étant connus et redoutés par tous, il fallait s'assurer une protection divine pour y échapper, à l'endroit même où l'on sort du goulet pour entrer « en mer ». En effet, comme le rappelle François Canonici dans son blog qui rassemble nombre d'anecdotes sur Bonifacio : « *Au sujet de la Madoneta existe le dicton suivant « Passaiu a Madoneta, adiu a zuvinetta ! », ce qui peut se traduire par « Une fois franchie la Madoneta, adieu la jeune fille ! »… Allusion aux marins qui, une fois sortis du goulet, après avoir franchi la passe de la Madoneta, oubliaient leur bien-aimée car d'autres femmes les attendaient dans d'autres ports ». Mais selon d'autres sources, ce dicton pouvait avoir une interprétation différente : passée la Madoneta, les marins ou pêcheurs n'étaient pas sûrs de retrouver leur bien-aimée, exposés qu'ils étaient à tous les dangers*

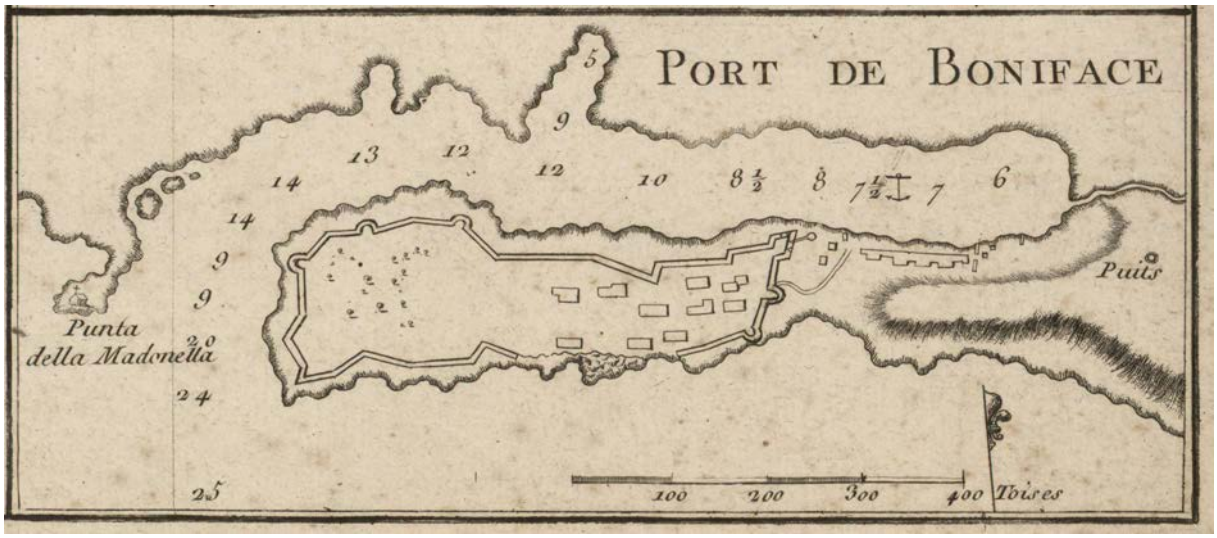
[1] Il s'agit de Léonor Fresnel, petit frère d'Augustin.

de la mer. Donc « adiu a zuvinetta ! ». Adieu la jeune fille, la bien-aimée, la fiancée ! »

La Madoneta est un haut lieu pour les Bonifaciens. À l'instar des recluseries installées sur les ponts à l'entrée des villes au Moyen-Age, la petite pointe et son oratoire (chapelle, phare) protègent la ville. On pourrait s'étonner de trouver, sur un édifice civil (le phare) une statue religieuse. Visiblement cela n'a jamais choqué personne, notamment l'administration des Phares et Balises : aucune remarque n'est faite à ce sujet dans les archives. La position particulière du rocher lui a conféré, depuis des siècles, une dimension symbolique puissante.
Car il faut le rappeler : avant la construction du phare de la Madoneta, le rocher n'était pas nu. Les cartes anciennes montrent que la pointe a porté, a minima au XVIIIe siècle, une petite chapelle, dont il faudrait chercher les origines. Elle est figurée sur plusieurs cartes, dont l'une est établie par Jacques Ayrouard, « pilote réal » vers 1730-1740 : il est donc vraisemblable, que cette chapelle a existé, et que l'actuelle statue de la « petite madone » installée dans une niche sur la tour du phare, est l'expression moderne d'un culte plus ancien que les pêcheurs vouaient à la Vierge en ce lieu qui marque l'entrée et la sortie du goulet de Bonifacio.



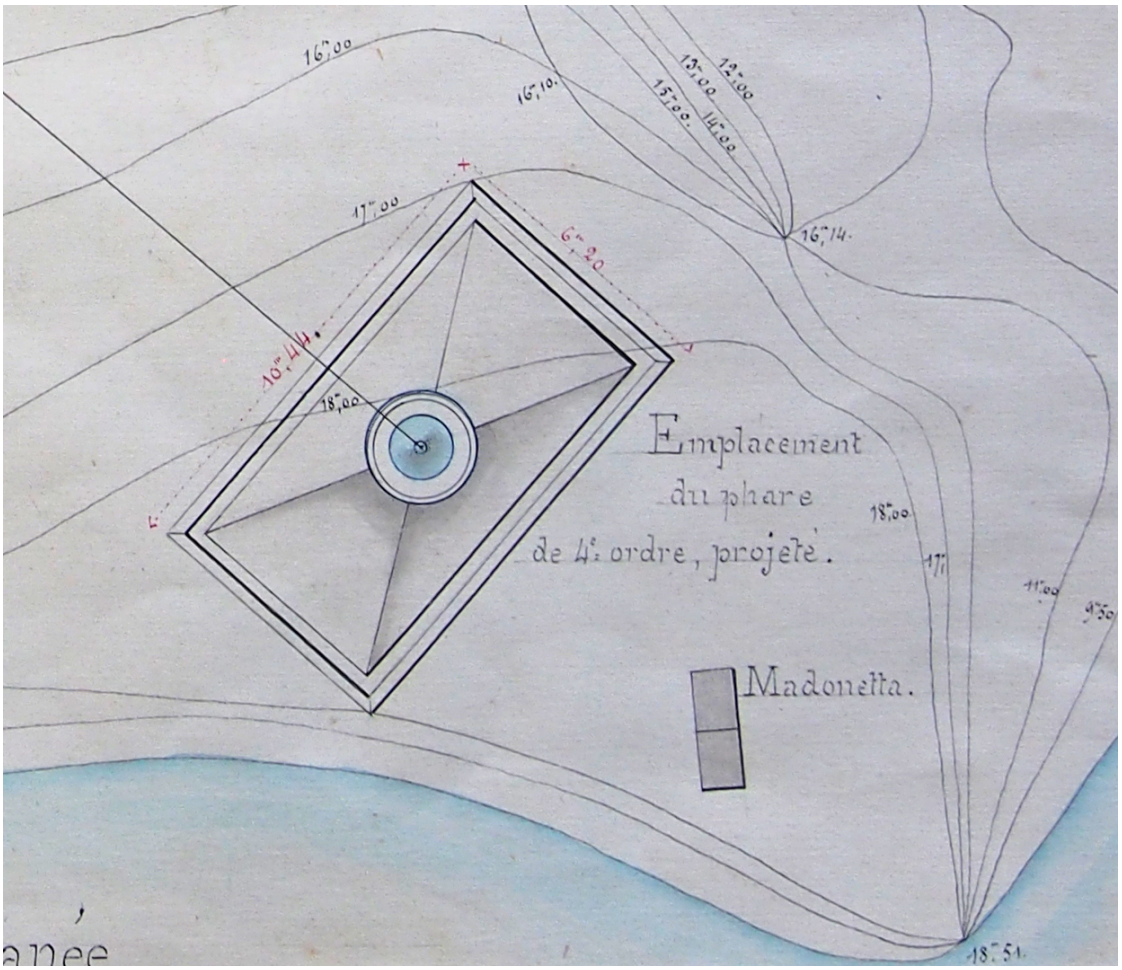
« Plan du port de Boniface » signé Jacques Ayrouard,
mentionnant la « pointe de la Chapelle et « la chapelle »,
à l'emplacement actuel de la Madoneta.
(Fonds cartes anciennes, Bibliothèque du Patrimoine de Bastia)



Carte anonyme du XVIIIe siècle représentant une chapelle
sur le rocher de la Madoneta.
(Fonds cartes anciennes, Bibliothèque du Patrimoine de Bastia)

Cette dernière carte, anonyme elle aussi,
mentionne « tour et pointe de la Madoneta »,
ce qui tend à prouver qu'un édifice se dressait sur le rocher.
(Fonds cartes anciennes, Bibliothèque du Patrimoine de Bastia)

La présence d'un petit édifice nommé « Madonetta », et préexistant à la construction du phare, est prouvée par un dessin, celui du premier plan d'implantation du phare, daté de 1852.



Cette construction de plan rectangulaire a vraisemblablement disparu lors de la construction du phare. Il est intéressant de noter que la niche dans la tour du phare a repris la fonction de cet édifice en accueillant la statue de la « Madoneta » [2] . Les archives suggèrent que cette niche n'était pas intentionnelle mais plutôt une « amélioration » réalisée par les gardiens eux-mêmes, utilisant une petite fenêtre allongée permettant d'apporter la lumière dans la tourelle, dessinée sur les plans d'origine du « phare de 4ème ordre de la Madonetta » conservés aux Archives territoriales à Ajaccio (voir plus loin).

Il n'est pas surprenant que ce soit ici, à la Madoneta, que les prêtres de la ville viennent jeter dans la mer des gerbes de fleurs, pour les disparus, et bénir la mer à l'occasion de la Saint-Erasme, le 2 juin. Si Saint Erasme est le patron des gens de mer, la Madoneta est une figure protectrice que l'on convoque lorsque l'on arrive en pleine mer. On ne sait depuis combien de temps les pêcheurs avaient installé une statue de la Vierge dans une niche, sur le rocher, mais l'association du site à une divinité protectrice des gens de mer est très ancienne. Un naufrage au moins a eu lieu devant le phare, à l'entrée du goulet de Bonifacio : il s'agit du brick français *l'Avenir*, commandé par le capitaine Magnavacca, qui a coulé le 21 mars 1899. Les recherches archéologiques sous-marines ont permis de retrouver effectivement une épave qui gît entre 8

[2] Le terme « Madoneta » désigne à la fois le rocher, le phare, la statue, et incarne une entité spirituelle et symbolique.

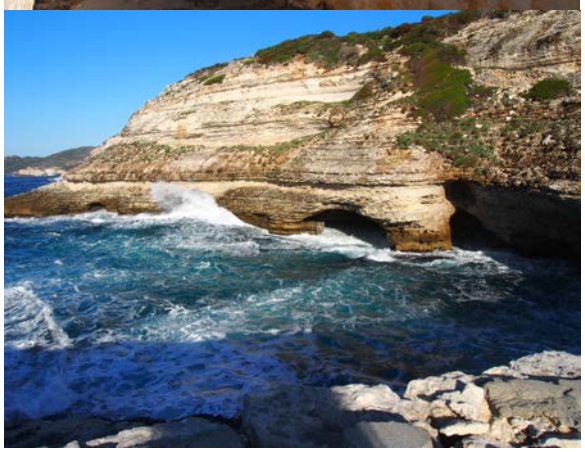
et 10 mètres de profondeur à l'entrée du goulet. L'épave a bien entendu été pillée, mais on peut toujours y observer des tuiles et une jarre provençales. Un ex-voto peint par Antonio Sorba en 1903 et conservé à Lavasina dans le Cap Corse rappelle l'événement : il figure le brick en train de sombrer devant le phare (dont la représentation est un peu fantaisiste), tandis que deux canots sont à la mer et qu'au loin, sur la falaise, émerge la silhouette du phare de Pertusatu.

Le naufrage de l'Avenir, par Antonio Sorba, 1903

Le jour de la Saint-Erasme, pêcheurs et religieux viennent rendre hommage aux disparus devant la Madoneta : Erasme est le patron des pêcheurs et des gens de la mer. Sa légende est pleine de rebondissements : évêque de Formia en Italie, ermite au Liban, Erasme aurait été torturé par les empereurs romains Dioclétien et Maximilien Hercule. Il aurait survécu à tous ses supplices, excepté le dernier, où l'on raconte que son estomac fut ouvert en deux et ses entrailles enroulées autour d'un cabestan. Un épisode sans doute inspiré par le rattachement de ce personnage aux marins : la légende raconte en effet qu'au cours de son histoire, Erasme aurait continué à prêcher bien que la foudre eut frappé près de lui. Les orages en mer étant l'une des principales craintes des marins, ceux-ci en firent leur saint patron et baptisèrent les décharges que l'on peut observer au sommet des mâts des navires « feux de Saint-Elme » (Elme étant une déformation du nom d'Erasme).

La saint-Erasme à Bonifacio

L'image rassurante du petit phare, telle une chapelle blanche coiffée d'un clocher rouge, contraste avec les frayeurs que pouvaient susciter les grottes creusées par la mer dans les falaises. Derrière la Madoneta se trouvent en effet les plus fameuses grottes bonifaciennes, notamment celle du Sdragonatu, passage obligé des excursions en mer. Les jours de tempête, les vagues qui s'y engouffrent ricochent et résonnent en grondant : le son de la grotte semble provenir d'outre-temps ou d'outre-monde. Il n'est pas étonnant qu'on ait voulu y entendre les grondements d'un dragon. Face à la Madoneta, sur l'autre rive du goulet, une grande grotte a été surnommée le chapeau de Napoléon (parfois nommée grotte saint-Antoine).



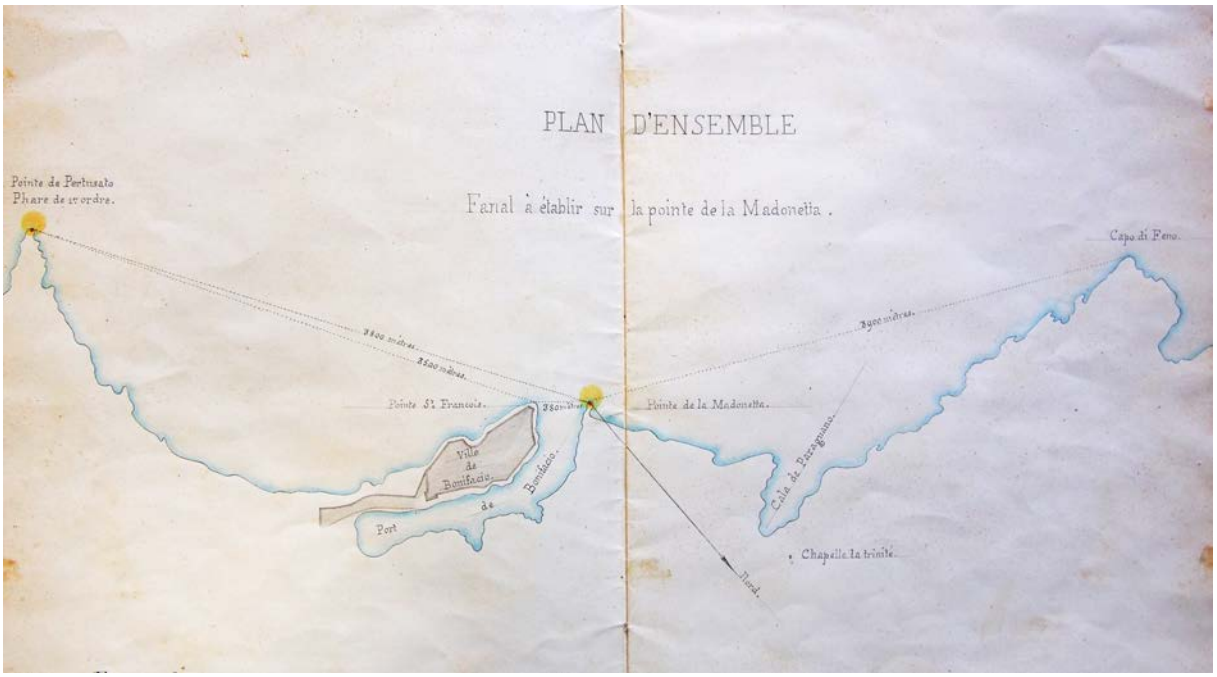
Une légende rapporte que les grottes de Bonifacio auraient été creusées par les tritons, à la demande de la déesse Pallas-Athéna, venue se réfugier à l'extrémité de l'île de Cyrnos, au pied du promontoire qui regarde l'Ichnusa (la Sardaigne) : elle avait invité Diane à la rejoindre, et celle-ci était venue accompagnée de ses nymphes, qu'il fallait bien abriter.

Les enfants de Bonifacio venaient autrefois apprendre à nager dans la grotte des Bains de Vénus : ils y « apprenaient la mer », dans ce qui apparaissait comme une petite piscine protégée. En ce sens, la grotte est aussi un lieu de transition, entre terre et mer.

La grotte de l'Orca, au pied de Pertusatu, a été l'un des derniers lieux de reproduction du phoque moine en Corse.

Même par beau temps, le vent souffle et fait gronder les vagues dans les grottes au pied de la falaise de la Madoneta

LA CONSTRUCTION DU FANAL DE LA MADONETA



Plan d'ensemble d'un « Fanal à établir sur la pointe de la Madoneta » (1852)
Ce plan montre qu'à l'époque seul existe le phare de Pertusatu.
Le feu de Fenu n'existe pas encore.
Il sera bâti plus tard, aux fins de signalisation de l'écueil des Moines…
Mais ceci est une autre histoire.

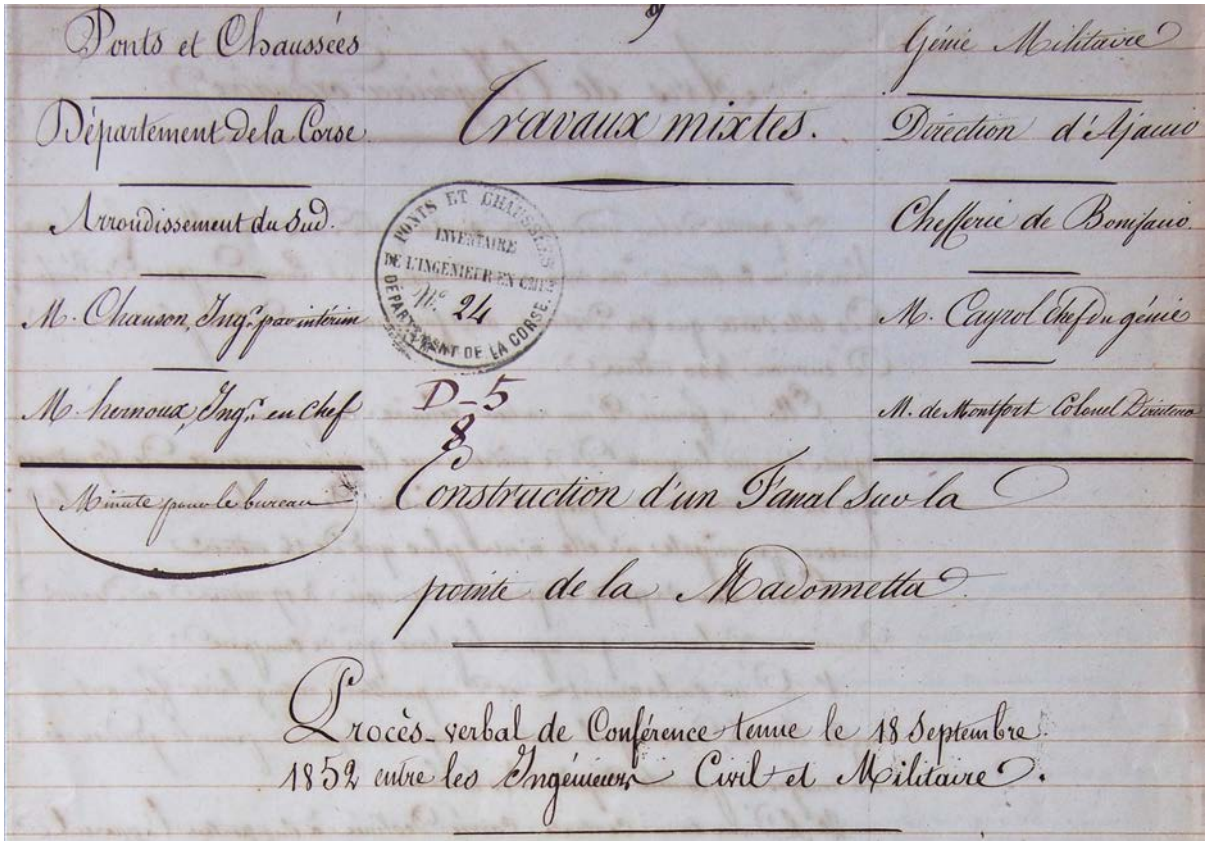
Les différents plans, élévations et coupes donnent une image précise de l'architecture primitive du « **Fanal de la Madoneta** ». En effet, si son apparence et sa situation sur un rocher isolé, presque détaché des falaises, en a fait un phare dans l'imaginaire populaire, la Madoneta en tant que « phare de 4ème ordre » n'est pas à proprement parler un phare : sa portée est trop limitée. C'est, dans la nomenclature des Phares et Balises, un fanal. Cela ne change rien au fait qu'il tient une grande place, symbolique et esthétique, dans le paysage bonifacien.

L'accord du Ministère de la défense

Compte tenu de sa position, à l'entrée du goulet, face aux fortifications de la presqu'île bonifacienne, la conception de la Madoneta est soumise à l'avis du Génie Civil et du Ministère de la Défense, comme le révèle le compte-rendu d'une conférence qui s'est tenue en septembre 1852. En effet, de l'autre côté du goulet, plusieurs batteries sont installées et quotidiennement gardées. Il ne s'agirait pas que la lumière du phare viennent se projeter dans les ouvertures des batteries, éblouissant les soldats, et surtout empêchant les batteries de communiquer entre elles par signaux lumineux. Finalement, la hauteur du phare ayant été réduite de 2 mètres, celui-ci s'élevant à 25,50 mètres au-dessus du niveau de la mer et les batteries étant, elles, entre 47 et 54 mètres de hauteur sur les falaises, la Défense ne s'oppose pas à la construction du phare : « *Comme le dit le chef du Génie, la tour du fanal projeté ne pourra pas prendre de feux plongeants dans la batterie. Mais elle pourrait voir par des feux de bas en haut très efficaces, la communication entre les diverses batteries. Toutefois cet inconvénient est d'autant moins à considérer que le sommet de la tour restera encore plus bas que presque tout le terrain au nord du port et notamment que le plateau du Sdragonato qui s'élève à 40 mètres au-dessus de la mer. (…) Le directeur des fortifications partage donc l'avis du Chef du Génie et*

pense que rien ne s'oppose à ce que le Ministre de la Guerre donne, en ce qui le concerne, son adhésion à la construction du fanal projeté sur la pointe de la Madonetta. »

Sur cette carte sont perceptibles les fortifications à l'entrée du goulet.



Ponts et Chaussées — Génie Militaire

Département de la Corse — Travaux mixtes. — Direction d'Ajaccio

Arrondissement du Sud. — Chefferie de Bonifacio

M. Chanson, Ingr par intérim — M. Cayrol Chef du génie

M. Hernoux, Ingr en chef — M. de Montfort Colonel Directeur

Minute pour le bureau

Construction d'un Fanal sur la pointe de la Madonnetta.

Procès-verbal de Conférence tenue le 18 Septembre 1852 entre les Ingénieurs Civil et Militaire.

Procès-verbal de la conférence, septembre 1852

Un modèle normé

A l'étudier de près, on peut rapprocher très précisément le fanal de la Madoneta de celui de la Pietra à l'Ile Rousse. Ce sont tous deux des maisons-phares. Contrairement aux modèles les plus répandus dans le nord (Bretagne, Vendée…) où un édifice rectangulaire reçoit une tourelle centrée en pignon ou en façade, les maisons-phares de Corse sont bâties sur le modèle des cinq premiers phares de Corse : la tour n'est ni en pignon ni en façade mais centrée sur le bâtiment, comme c'est le cas à Pertusatu, La Giraglia, la Chiappa, les Sanguinaires, la Revellata, même si les dimensions de la Pietra et de la Madoneta sont bien moindres.

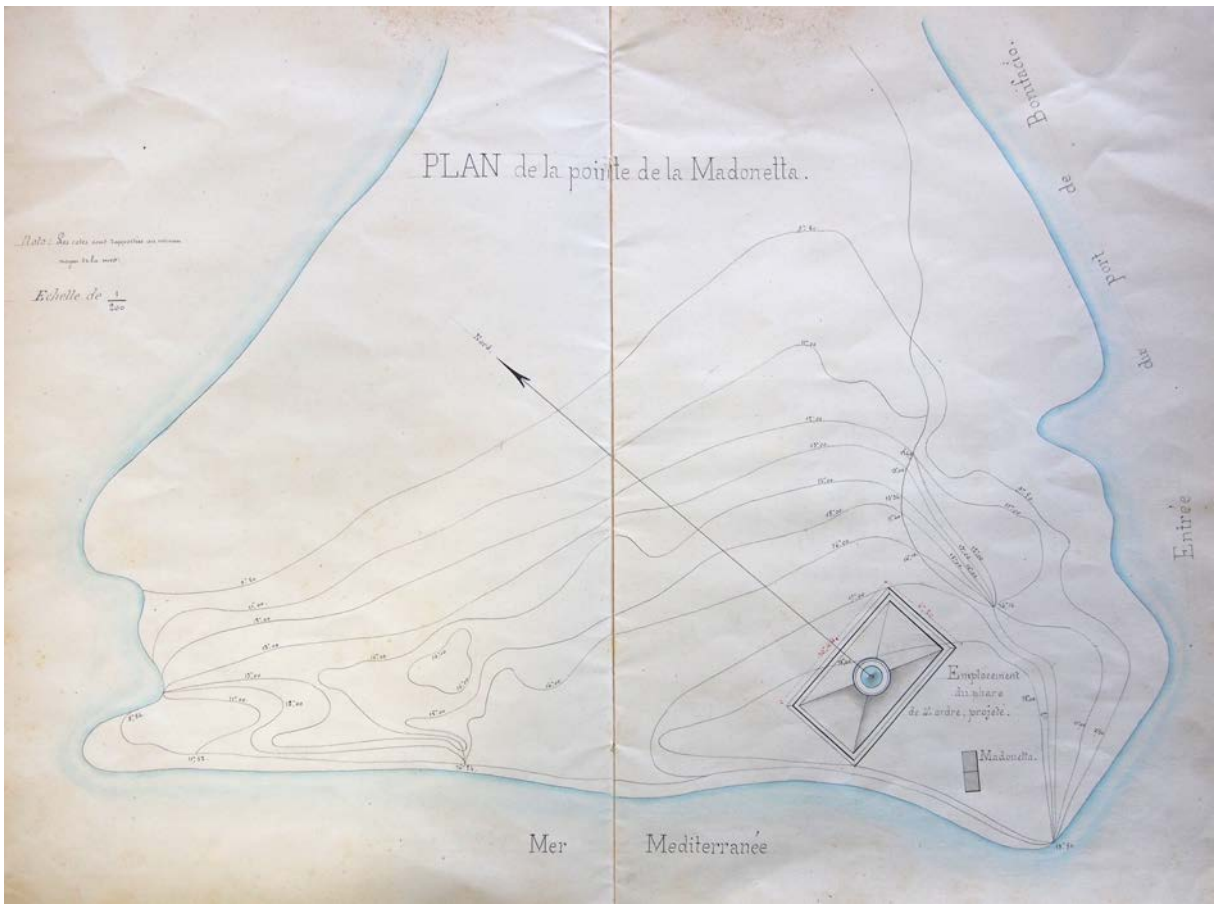
Les points communs sont nombreux :
Les deux fanaux, Madoneta et Pietra, ont été allumés presque simultanément (1854 et 1857). Ils sont tous les deux édifiés sur des presqu'îles situées à l'entrée des ports de deux villes très commerçantes, Bonifacio et l'Ile Rousse. Ils ont une portée limitée (7 à 12 milles). Ils sont quasiment identiques dans leur conception d'origine : une base rectangulaire pourvue d'une entrée centrale et de deux fenêtres en façade, surmontée d'une tour de section carrée portant une lanterne protégée par un parapet.
Le rez-de-chaussée rectangulaire comprend deux pièces servant chacune de chambre pour deux gardiens, l'une d'elle pourvue d'une citerne en sous-sol, tandis que les espaces de part et d'autre de la tour servent de vestibule et de magasin à huiles.

C'est une construction remarquable par sa simplicité et sa symétrie. Dimensions, chaînages d'angles apparents, forme des ouvertures… La Pietra (1854-57) est une copie quasi-conforme de la Madoneta (1852-54) : ce sont deux fanaux jumeaux, seuls les encadrements des portes et fenêtres diffèrent.

A gauche, La Madoneta, à droite la Pietra,
photos de l'état actuel et plans d'origine.

Le chantier

On sait par les archives que l'estimation initiale pour la construction du phare s'élève à 14000 francs en 1852. Le détail estimatif de l'époque décrit précisément tous les matériaux utilisés et leur provenance : granite de la Trinité, briques et ciment de Marseille, Bitume de Seyssel également de Marseille. C'est un descriptif qui ne comprend que le phare lui-même, pas les chemins d'accès, enceinte et autres ouvrages pouvant faciliter l'acheminement des matériaux et des hommes.



Plan de la pointe de la Madoneta (1852) avec l'emplacement du phare projeté.
Sur ce plan original ne figurent pas les murs d'enceinte et le chemin d'accès au phare, qui seront faits ultérieurement : cela posa de gros soucis au chantier, tous les approvisionnements devant se faire par bateau, et donc soumis aux conditions de navigation.

De manière générale, dans l'histoire de la construction des phares, une sous-estimation chronique du coût des travaux est de mise, sans doute pour répondre aux exigences financières de l'Etat : les ingénieurs devaient avoir l'habitude de produire des estimations a minima permettant de valider les décisions de construction des édifices, quitte à réévaluer le marché par la suite. C'est une constante : nombre d'entrepreneurs se sont mis en grave difficulté financière lors de l'édification d'un phare. Les faillites sont nombreuses. C'est le cas à Pertusatu, à la Madoneta, à l'Ile Rousse, à Senetosa... Mais aussi sur le continent : la construction du petit phare du Paon sur l'île de Bréhat à la fin des années 1850, est estimée à environ 14000 francs, ce qui le rapproche de la Madoneta. Finalement, après bien des déboires qui causent la faillite de l'entrepreneur Mahé, le phare du Paon est achevé pour un montant de plus de 26000 francs. Pour le fanal de la Pietra, dont la construction débute au moment où la Madoneta s'allume, l'Etat a le plus grand mal à trouver une entreprise acceptant de réaliser les travaux. L'ingénieur

subdivisionnaire l'écrit : cette difficulté est notamment due « *à la connaissance qu'ont tous les entrepreneurs des pertes qui ont été faites dans presque toutes les entreprises de phares de la Corse.* » Une coalition d'entrepreneurs aboutit à rendre les trois premières tentatives de passation du marché infructueuses. Finalement, le phare de la Pietra ne sera bâti qu'après que l'Etat a réalisé, à ses frais, le chemin d'accès au site. L'expérience de la Madoneta a servi…

PHARE DE BONIFACIO.

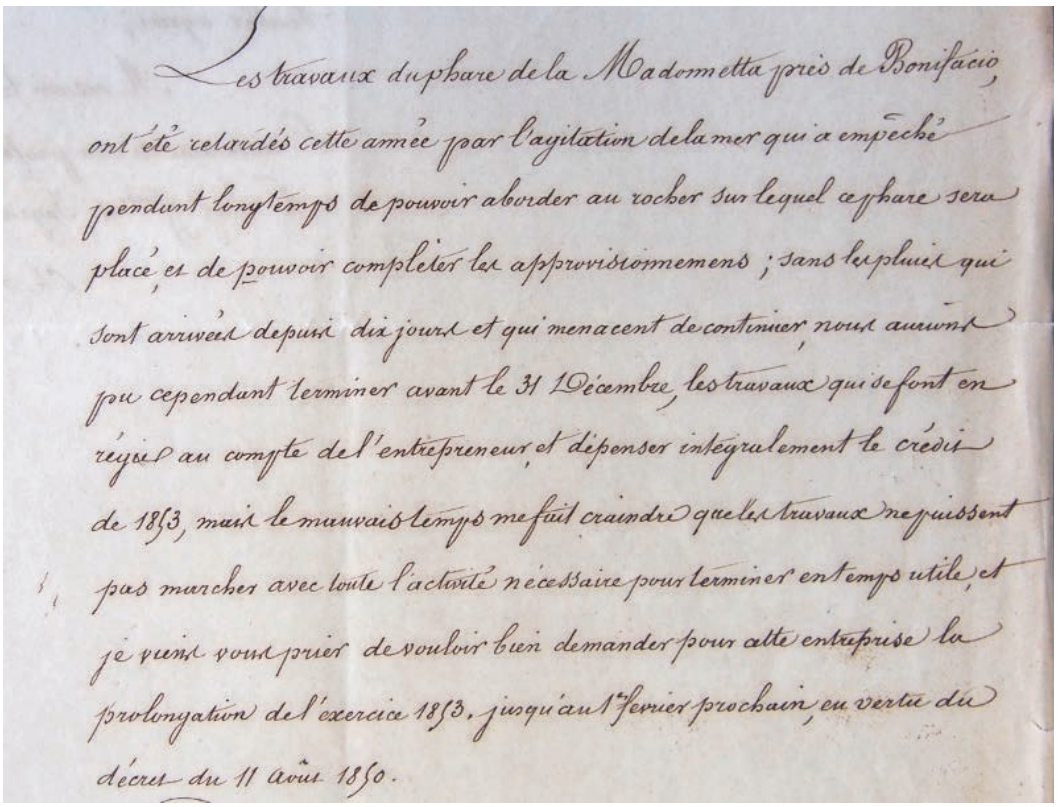
CONSTUCTION D'UN PHARE DE 4me ORDRE SUR LA POINTE DE LA MADONNETTA.

INDICATION DES OUVRAGES.

Déblais	370fr	16c.
Maçonneries	11,353	31
Menuiseries, ferronneries et peintures	672	60
	12,396	07
Somme à valoir	1,603	93
Total	14,000	00

Annonce d'adjudication pour la Madonetta

L'adjudication pour la construction de la Madoneta est lancée le 26 octobre 1852 et remportée par un entrepreneur nommé Drago, qui connaîtra de graves difficultés, notamment d'approvisionnement des matériaux sur ce site difficile d'accès, si bien que la construction est mise en régie dès 1853, les ouvriers n'étant plus payés et le matériel pas acheminé. Finalement le phare est achevé et allumé en 1854.



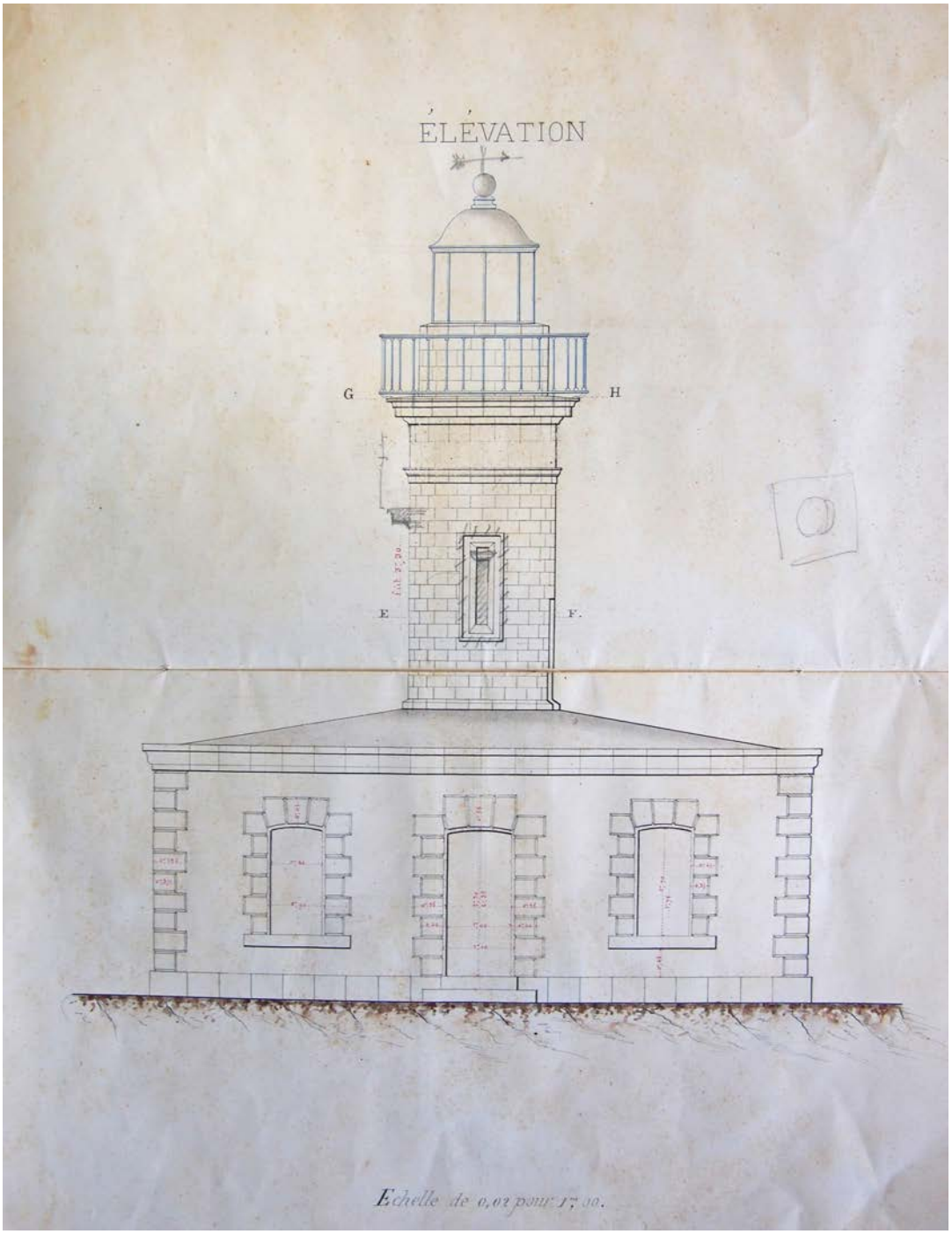
Les travaux du phare de la Madonetta près de Bonifacio, ont été retardés cette année par l'agitation de la mer qui a empêché pendant longtemps de pouvoir aborder au rocher sur lequel ce phare sera placé, et de pouvoir compléter les approvisionnemens ; sans les pluies qui sont arrivées depuis dix jours et qui menacent de continuer, nous aurions pu cependant terminer avant le 31 Décembre, les travaux qui se font en régie au compte de l'entrepreneur, et dépenser intégralement le crédit de 1853, mais le mauvais temps me fait craindre que les travaux ne puissent pas marcher avec toute l'activité nécessaire pour terminer en temps utile, et je viens vous prier de vouloir bien demander pour cette entreprise la prolongation de l'exercice 1853, jusqu'au 1er Février prochain, en vertu du décret du 11 Août 1850.

Même en régie, la construction du phare pose d'énormes difficultés

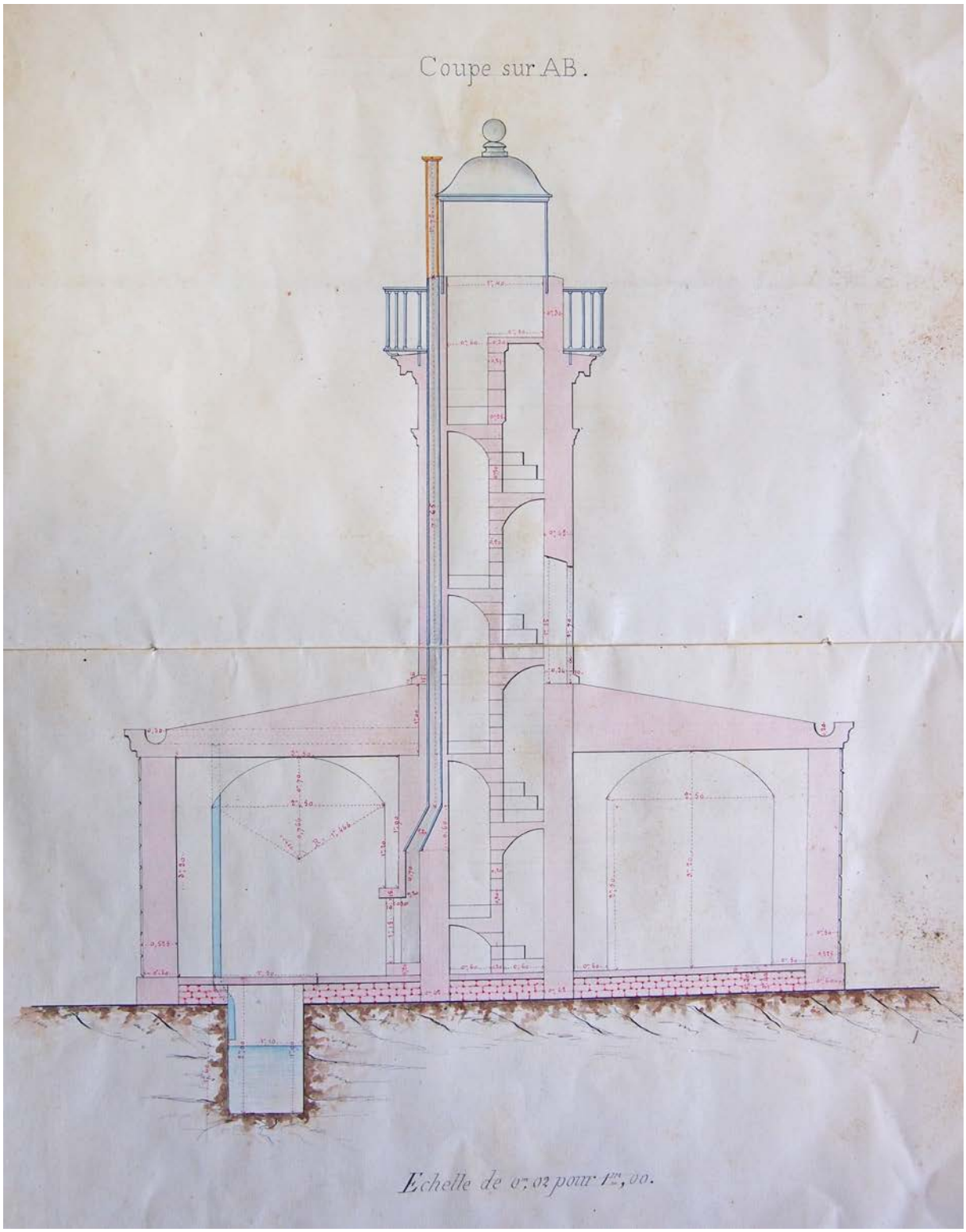
Le phare initial

Le phare allumé en 1854 est donc d'un plan très simple. Il est entièrement blanc, les boiseries sont peintes en gris-vert, une nuance nommée « *petit gris ou vert treillage* » dans le descriptif. Les parties métalliques (coupole et balustrade) sont peintes en noir.

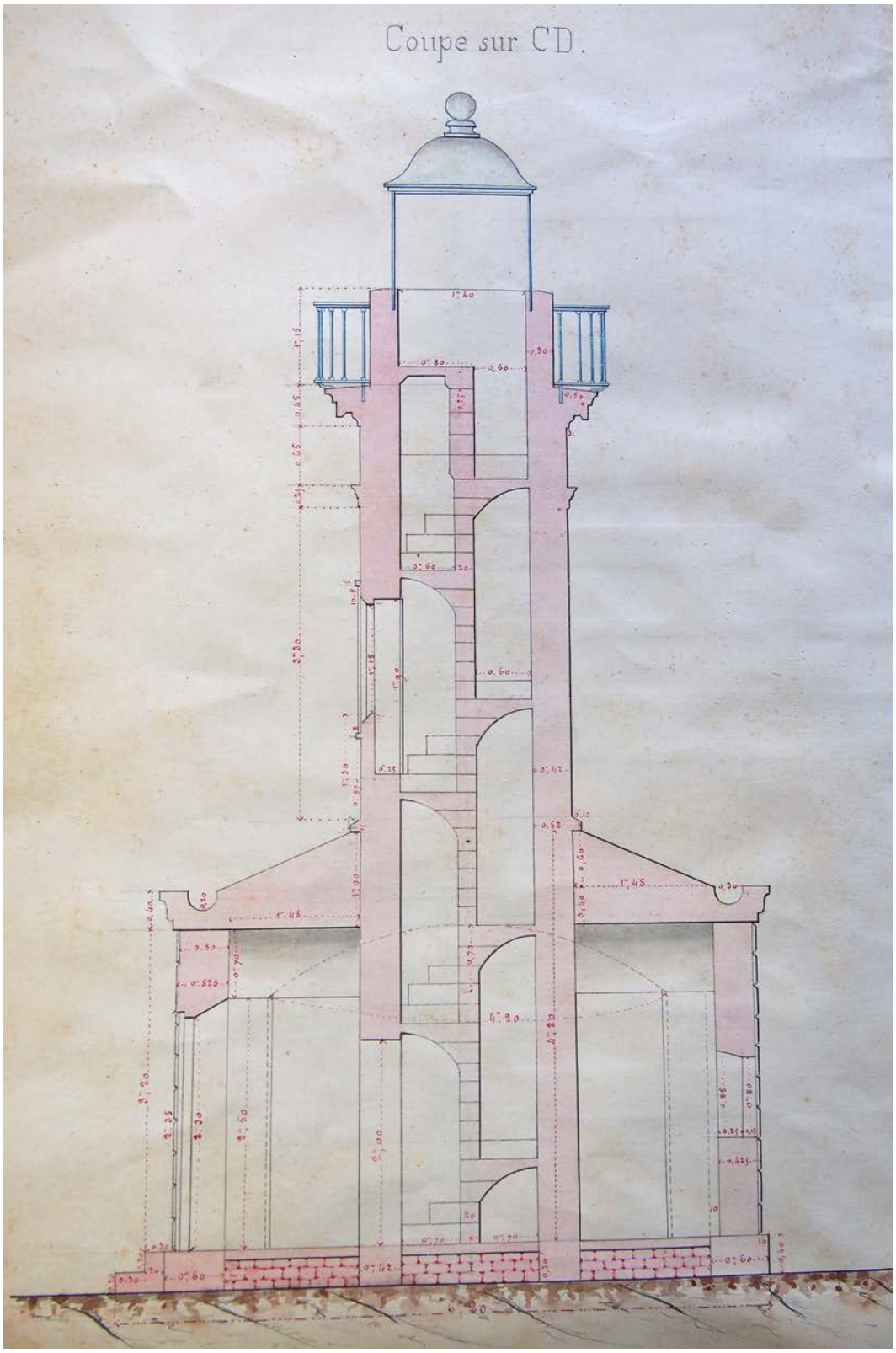
Cette pureté apparente s'inscrit tout-à-fait dans la lignée de l'image laissée par la chapelle ou de l'oratoire qui se dressait sur le rocher. On ne sait pas quand la statue de la petite Madone a été installée dans la fenêtre transformée en niche, mais on peut supposer que compte tenu de la dimension symbolique du lieu, cette transformation a été très précoce.



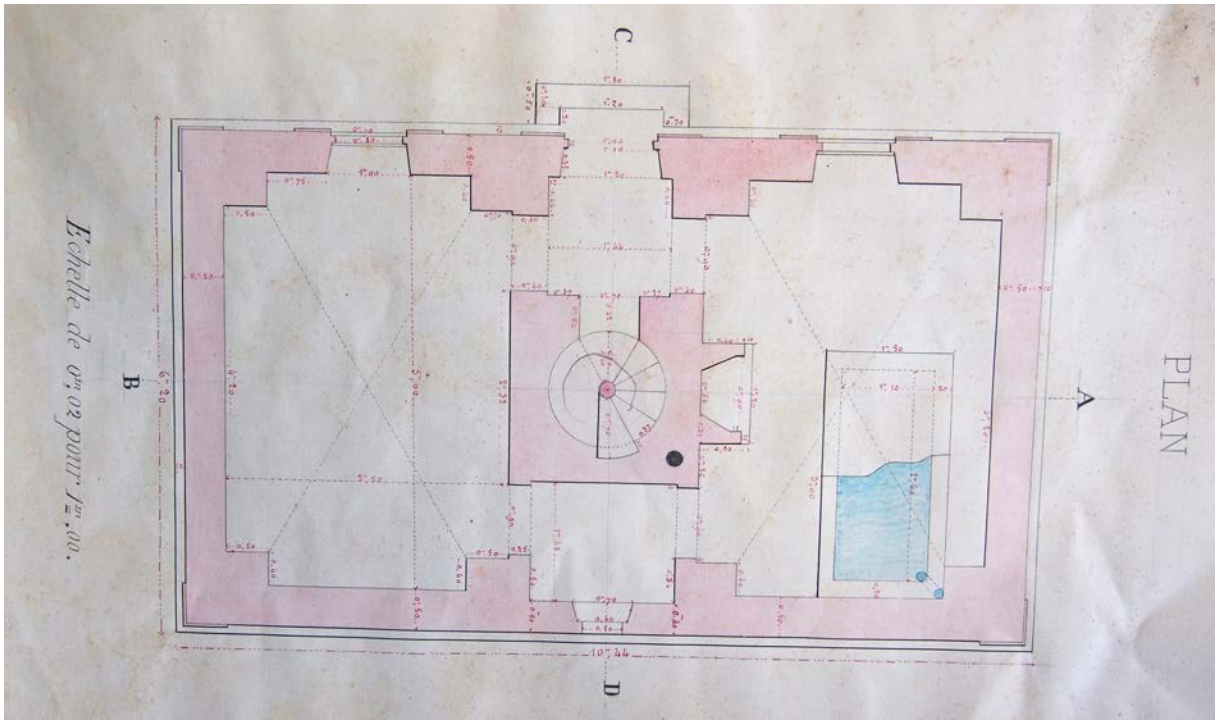
Elévation du phare de la Madoneta, 1852



Sur cette coupe, on distingue bien la citerne et sa pompe (toujours visible dans le bâtiment en 2019) dans la chambre du gardien, également pourvue d'une cheminée dont le conduit s'insère dans la hauteur de la tour. L'absence de rainure sur toute la hauteur de la tour pour accueillir un contrepoids prouve que l'éclairage était conçu pour être fixe.



Cette coupe dans la largeur de l'édifice montre son étroitesse originale.



Plan d'origine : simplicité de la conception

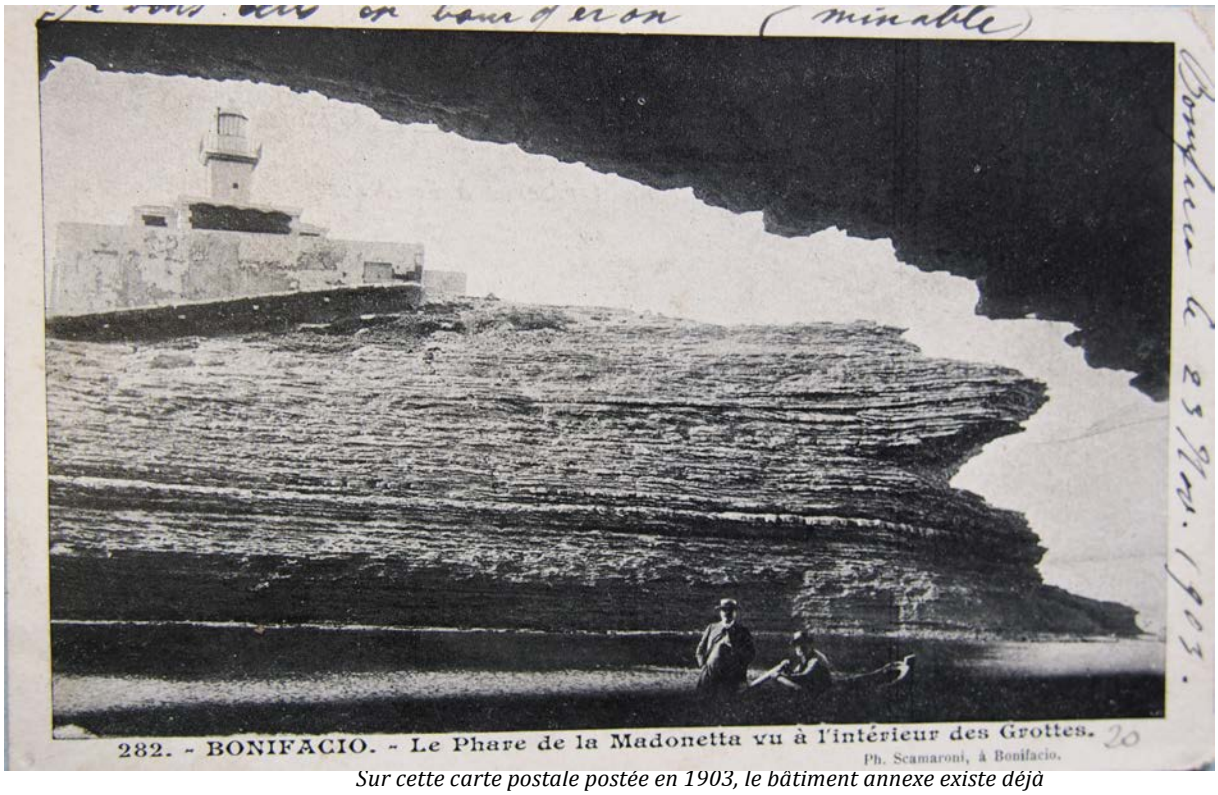
L'agrandissement du phare

Dans sa conception originelle, le phare n'avait qu'une chambre pour accueillir chaque gardien : un dispositif insuffisant pour vivre en famille, par exemple. Une relève de gardiens était assurée, par bateau et éventuellement par terre, malgré l'absence de servitude de passage, les terrains du plateau étant privés (on trouve mention dans les archives d'actes d'achat des terrains plusieurs années après la construction du phare, précisément pour assurer l'accès par voie de terre).

Un courrier daté de 1905 explique pourquoi, dès la fin du XIXe siècle, l'administration des phares et balises décide d'agrandir les logements des gardiens. Il s'agit, en fait, de réaliser de substantielles économies en supprimant des postes de gardiens. L'exemple est donné par le phare de Pertusatu : surveillé par 3 gardiens qui alternaient leurs gardes et rentraient chez eux, à Bonifacio, quand ils étaient de repos, ils ne seront plus que deux à partir de 1907 : la construction du bâtiment annexe permet de loger plus confortablement deux familles, et donc de ne conserver que deux gardiens qui ne quittent pas le phare. À la Madoneta, cet agrandissement permettra de faire vivre à demeure un seul gardien, et donc d'économiser un poste.

La plupart des logements annexes sont bâtis, avec plus ou moins de soin, à la fin du XIXe siècle ou au tout début du XXe siècle : 1902 pour le phare de la Pietra, 1906 pour Pertusatu. Le manque de place sur le rocher de la Madoneta limite de fait l'extension du bâtiment annexe, qui est, de plus, accolé sans grand soin ni recherche esthétique au bâtiment initial. Son impact visuel est important et ne s'accorde pas à la morphologie générale du bâtiment : cette extension, dont on ne trouve pas de trace dans les archives, a été réalisée avant 1903, puisqu'on la voit sur une carte postale datée de cette année (conservée aux Archives territoriales à Ajaccio). C'est très probablement une réalisation des années 1890-1900 : c'est à cette époque que le besoin de réduire les coûts de fonctionnement des phares se fait sentir. Pratiquement tous les phares de Corse reçoivent alors des annexes… à l'exception notable

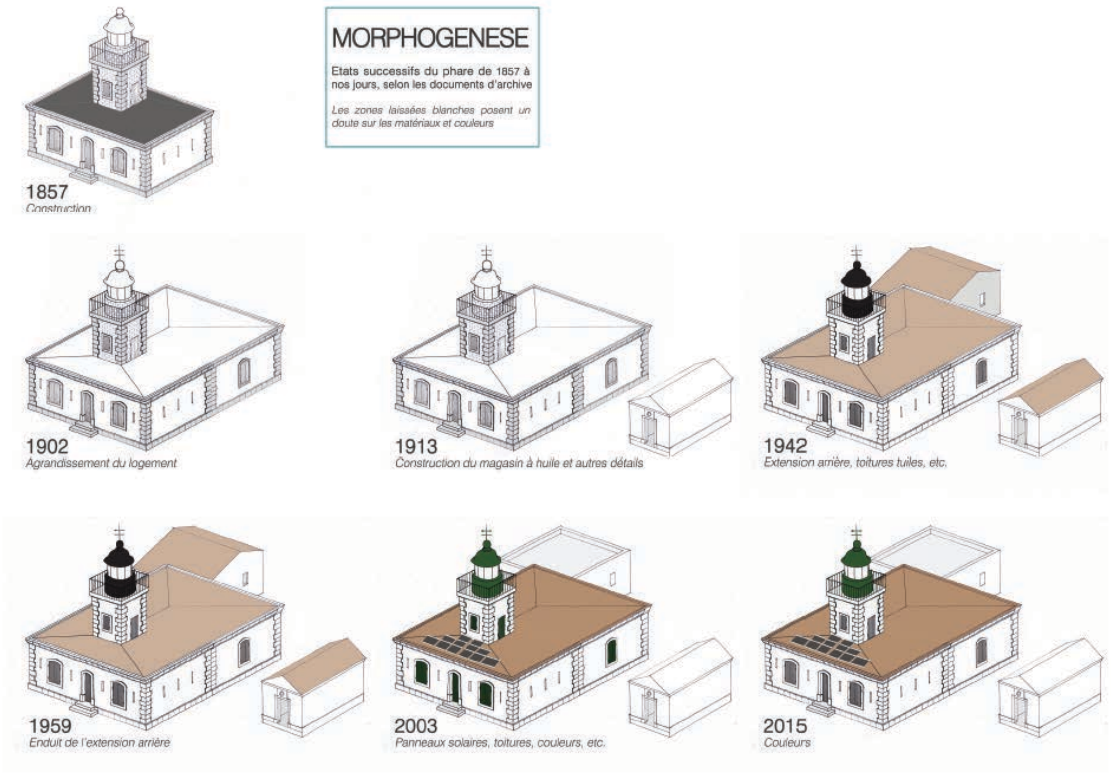
du phare de Senetosa, le dernier construit en Corse, en 1892, et pourvu dès l'origine de bâtiments suffisants pour accueillir deux familles.



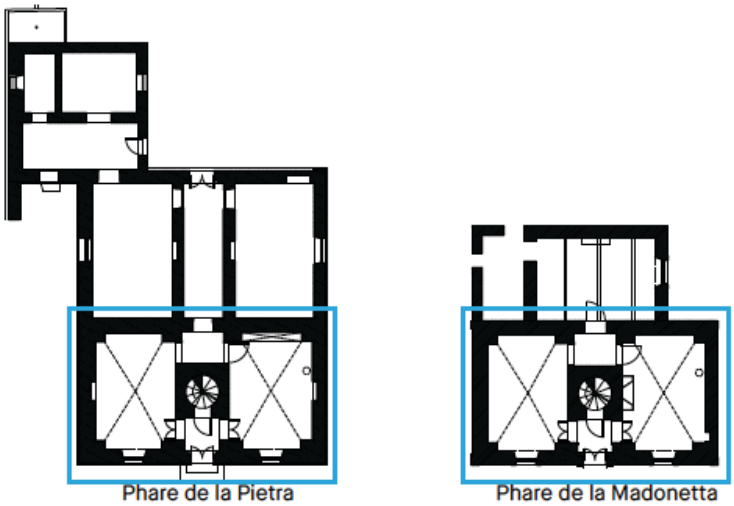
Sur cette carte postale postée en 1903, le bâtiment annexe existe déjà

Cette autre carte postale montre bien le décrochement de l'annexe arrière et, sur l'enceinte, le décrochement matérialisé par la construction des toilettes (non prévues dans le plan initial)

La morphogenèse du phare de la Pietra permet de le comparer à la Madonetta, tant dans sa morphologie que dans le déroulé des modifications qui ont accompagné ces deux phares.



Morphogenèse de la Pietra (Camille Berrou, architecte)



Si la première extension sur le phare de la Pietra a été réalisée en 1902 dans un souci de cohérence architecturale, ce n'est absolument pas le cas pour l'extension de la Madonetta : dimensionnement hétérogène de l'extension, dépassement de la toiture. Notons que l'extension suivante à la Pietra (1942), présente le même travers d'un bâtiment incohérent avec la structure générale de l'édifice.

(Alicia Orsini, architecte)

En 1946 une réfection totale de la Madoneta est effectuée, le phare ayant énormément souffert de l'absence d'entretien durant la guerre. Les travaux s'élèvent alors à 500 000 francs (le taux du franc est très bas à l'époque, la guerre est passée par là…) : enduits, menuiseries, chemin d'accès, débarcadère…

LA FONCTION DU PHARE : SIGNALER

Signalisation de jour : la couleur

Les Archives disponibles sur la Madoneta, si elles n'évoquent pas la date de construction de l'extension, donnent tout de même des indications précieuses, notamment sur sa coloration. En effet, si le phare signale l'entrée du goulet la nuit, il sert également d'amer le jour : sa coloration est donc normée et doit répondre aux exigences à la fois des navigateurs mais aussi, plus tardivement au XXe siècle, de l'aviation.

Comme la Pietra, le phare de la Madoneta a changé de couleur au cours du temps, parfois pour des raisons plus ou moins confuses qui révèlent des ordres contradictoires émis entre Paris et la subdivision d'Ajaccio.

- En 1854 le phare est intégralement blanc, les boiseries (fenêtres, portes…) sont peintes couleur « petit gris » ou « vert treillage », les éléments métalliques (coupole, plateforme supérieure et balustrade) sont peints de noir, sur le modèle du phare de Pertusatu.

- En 1903, on sait par les cartes postales et par des allusions dans des courriers postérieurs que le phare est intégralement blanc (coupole comprise) à l'exception des corps de bâtiments, peints en rouge avec des chaînages d'angle blancs (pierre brute). On ne sait quand cette peinture a été réalisée.

- Dans les années 1920, un règlement national du balisage de jour est édicté concernant la coloration des édifices de signalisation maritime. La règle prévoit qu'ils soient intégralement blancs avec une coupole noire. On sait par les archives que dans les années 1930, le fanal de la Madoneta est blanc (corps de logis + murs d'enceinte), sa tour et ses chaînages d'angle noirs. À cette époque, la Pietra porte exactement les mêmes couleurs (attesté en 1942).

- En 1937, instruction est donnée au service Phares et Balises de Bonifacio de repeindre le phare de la Madoneta pour lui redonner ses couleurs « anciennes » : intégralement blanc sauf le corps de logis, rouge. Les gardiens commencent par peindre en rouge les faces du corps de logis côté terre. C'est alors qu'arrive un contre-ordre depuis Paris : il faut absolument conserver les couleurs règlementaires du balisage de jour, blanc et noir pour la tourelle. Après un flottement perceptible dans les courriers, instruction est donnée de laisser le phare en état : la tourelle est noire, le bâtiment blanc sauf les façades ouest et nord, déjà peintes en rouge, les chaînages d'angle noirs.

- En 1949, à la demande de l'aviation et des nouvelles règles de balisage imposant la coloration rouge à babord (à l'entrée des ports), l'ingénieur subdivisionnaire préconise de repeindre le phare : corps de logis et murs en blanc, tourelle en « rouge tirant sur l'ocre clair ». Cette peinture est réalisée, au grand mécontentement du Conservateur du dépôt des phares à Paris, qui n'en a pas été informé, considère cette disposition « inesthétique » et estime qu'elle contrevient aux instructions officielles de laisser la tour blanche. C'est toutefois cette dernière proposition colorée qui est conservée et qui identifie désormais le phare dans l'esprit des Bonifaciens, des visiteurs et des navigateurs. (Notons que le phare de la Pietra respectera la réglementation bien plus longtemps et ne prendra sa couleur verte qu'à l'aube du XXIe siècle.)

Pour résumer :

- 1854 : corps de logis et murs blancs, coupole noire, boiseries gris-vert
- 1900 : corps de logis rouge, chaînages, murs, tourelle et coupole blancs
- 1921 : corps de logis, chaînages et murs blancs, tourelle et coupole noire
- 1937 : corps de logis côté terre (façades ouest et nord) rouge, murs et corps de logis côté mer (façades est et sud) blancs, tourelle, chaînages d'angles et coupole noires
- 1949 : corps de logis, murs et chaînages blancs, tourelle et coupole rouges

Ces péripéties colorimétriques peuvent faire sourire aujourd'hui mais témoignent de l'évolution des règles de navigation et donc de signalisation maritime depuis la construction du phare. Le mode d'éclairage du phare est lui aussi soumis à des évolutions tendant à le distinguer des lumières que les bateaux arborent à partir du XXe siècle.

Signalisation de nuit : la signature lumineuse

Comme pour tous les phares, la signature lumineuse de la Madoneta évolue avec le temps. En 1854, lors de son allumage, les bateaux sont encore majoritairement à voiles. Pour la plupart, ils ne disposent pas de lanternes en haut des mâts. Ainsi, la Madoneta (comme la Pietra trois ans plus tard) dispose d'un signal fixe blanc d'une portée limitée.

Peu de documents existent sur l'éclairage du phare sa signature. Tout au plus sait-on que le signal évolue avec l'apparition des signaux sur les bateaux eux-mêmes au début du XXe siècle : les signaux blancs fixes sont supprimés pour faire place à des feux à occultation. En 1929, instruction est donnée de varier le feu de la Madoneta par des occultations régulières de 2 secondes. Cela n'est toutefois pas réalisé et à la veille de la Seconde Guerre Mondiale, la Madoneta est toujours un feu fixe et le restera jusqu'en 1951.
En 1949, un courrier révèle que le phare dispose d'une optique de 0,1875 mètre de focale et d'une lampe à pétrole à une mèche. Cette lampe est alors remplacée par deux lampes Aladin, plus puissantes et plus efficaces.
La coloration rouge de l'éclairage intervient sans doute en même temps que la peinture de la tourelle en rouge en 1949.

En 1951, le phare est mis au rythme isophase à l'aide d'un éclipseur (occultations régulières) et la vapeur de pétrole, qui alimentait le feu depuis la fin de l'utilisation des huiles vers 1900, est remplacée par le gaz, avec l'installation d'un réservoir de 10m^3 dans le petit bâtiment en contrebas du phare et la pose de tuyaux sur 35m.
Dans les années 1980, on procède à l'électrification du phare avec la pose de panneaux photovoltaïques.
Aujourd'hui, le phare porte une lumière rouge isophase de 4 secondes portant à 7 milles (13 km).

La Seconde Guerre Mondiale

En 1943, comme tous les phares de Corse, le phare de la Madonetta a souffert des troubles qui ont précédé la libération de la Corse. L'incertitude, côté italien, se traduit notamment par des exactions, par exemple le cambriolage du feu de Fenu dès avril 1943. À la Madoneta, c'est encore plus précoce : le 17 janvier 1943, le phare est saccagé, la matériel endommagé ou volé… Tuyaux de cuivre, matelas, édredons, lampe de réserve, glaces, tout est détruit ou retrouvé dans le maquis alentour, en piteux état. Des indices laissent supposer que les dégradations ont été commises par les soldats italiens.
Quoi qu'il en soit, le feu est inutilisable et le restera pendant plusieurs mois, jusqu'à son rétablissement après l'armistice.

Etre gardien à la Madoneta
Comme on a pu le voir, la conception initiale du fanal de la Madoneta permet d'accueillir deux gardiens conjointement, dans des conditions spartiates. Dès les années 1880, il n'y a plus qu'un seul gardien. : on le sait grâce à la proposition qui est faite en 1883 par l'ingénieur Zevaco de louer sur le plateau, à proximité du phare, un jardin pour que le gardien puisse produire ses légumes et ainsi lui économiser des déplacements à Bonifacio. La location de ce jardin est un premier pas vers plus de confort, et il est probable que ce n'est que plus tard que le bâtiment annexe a été construit. En 1905, on affecte à la Madoneta, fanal de petite importance, un auxiliaire de phare et non plus un gardien, ce qui permet également de faire des économies, un auxiliaire étant moins payé qu'un gardien mieux formé.

En 1926, le gardien de la Madoneta est une gardienne : le courrier racontant sa démission en juillet 1939 permet de la connaître un peu.
Assomption Muriani est nommée auxiliaire au phare de la Madoneta en avril 1926 pour un salaire annuel de 960 francs. Ce salaire est porté à 2000 francs en octobre de la même année puis à 2700 francs en 1929. En 1939, Mme Muriani ayant perdu son fils dans un accident, présente sa démission, ce qui contrarie l'administration des Phares et Balises. En effet, il faudrait la remplacer, mais aucun homme n'accepterait cet emploi pour moins de 6000 francs par an. Malgré ses nombreuses demandes, Mme Muriani n'avait pas vu son salaire augmenté pendant 10 ans. Il est donc envisagé de ne pas la remplacer et de transformer le fanal en feu non gardé à gaz catalytique. La déclaration de guerre très peu de temps après ne permettra pas à l'administration de mettre en œuvre ce plan.
Pour l'anecdote, il existe, au cimetière marin d'Ajaccio, une « chapelle Muriani » qui porte le nom du fils d'Assomption, Jean-Emile Muriani, né le 15 février 1923 et décédé le 25 avril 1939 sur la route Nationale, au lieu-dit « Cavallo morte ».

Cet épisode est très révélateur de la politique des ressources humaines des Phares et Balises. En 1894, Marie-Perrine Durand, épouse d'un gardien de phare décédé dans l'exercice de ses fonctions au phare des Triagoz en Bretagne, est nommée gardienne du phare du Paon (île de Bréhat) : elle est la première femme en charge d'un phare, et reçoit un traitement moindre que ses homologues masculins. C'est à sa demande que l'administration l'embauche avec le titre d'auxiliaire : veuve, en charge d'enfants, elle ne connaît d'autre métier que celui de son mari qu'elle secondait. Cet épisode inspire l'administration, qui voit là une occasion de recruter à moindre frais des auxiliaires. Marie-Perrine Durand va donc former des gardiennes et à suite nombre de femmes, telle Assomption Muriani, seront nommées dans des phares de petite importance, toujours accessibles par voie de terre.

SOURCES
Archives territoriales d'Ajaccio, cotes : 4S192 – 4S13 – AS141
Archives Phares et Balises, dossier Madoneta, subdivision d'Ajaccio
Fonds cartes anciennes, Bibliothèque du Patrimoine de Bastia
Etude préalable à la restauration et la valorisation culturelle et touristique pour le phare de la Pietra, Camille BERROU pour le Conservatoire du littoral, 2015
Diagnostic Patrimonial du phare de Senetosa, Conservatoire du littoral, 2014
Petite Etude sur le phare du Paon, Cécile AUREJAC pour Alain FREYTET, paysagiste, 2018
Diagnostic du phare de la Madoneta, Orma Architecture pour le Conservatoire du littoral, 2019
Blog de François Canonici

GIREPAM
Gestion intégrée des réseaux écologiques à travers les parcs et les aires marines.

Cofinancé par le Fonds Européen de développement régional (FEDER) dans le cadre de la coopération territoriale européenne du programme Interreg Italie-France Marittimo 2014-2020.

L'enjeu partagé des partenaires italiens et français est d'améliorer la conservation des milieux marins et côtiers et plus particulièrement des habitats et des espèces du bassin méditerranéen.
Le résultat visera à une amélioration de l'efficacité de la gestion des aires protégées et à la création de conditions favorables à la préservation et à la mise en valeur des espaces naturels.

GIREPAM a pour objectif d'améliorer la qualité de vie des personnes et de leur rapport avec la nature en les sensibilisant et donc en les rendant plus attentives aux ressources et services qu'elle offre. Il vise notamment à :

- Améliorer l'état de conservation de la mer et des côtes en France et en Italie ;
- Sensibiliser le public et les acteurs socio-économiques à la valeur du patrimoine environnemental ;
- Rapprocher les citoyens de la nature ;
- Accroître et améliorer le niveau de protection des espaces naturels ;
- Créer et promouvoir de nouvelles opportunités d'emploi : les *green & blue jobs*.

GIREPAM réunit 2 pays, 5 régions (PACA, Ligurie, Toscane, Corse et Sardaigne) et 16 partenaires (aires marines et côtières protégées, Collectivités territoriales, Etablissements publics, Universités et Instituts de recherche). La région Sardaigne est chef de file du projet.

http://interreg-maritime.eu/fr/web/girepam/projet