

# Colloque les Phares du 27 mars 2013

## par Vincent Guigueno

---



Cette manifestation s'inscrit parmi les activités à terre de l'**UPF Union des Plaisanciers Français**, créé en **1961** par trois personnalités du monde de la mer, **Jean-Michel Barrault**, journaliste et circumnavigateur, **Eric Tabarly** et **Jacques Lebrun**, médaillé olympique.

Les membres de l'Union des Plaisanciers Français et leurs amis sont périodiquement conviés à des manifestations sur l'eau comme à terre, en rapport avec le domaine maritime. Ils sont également invités à participer au Challenge de la Croisière, restitution amicale mais

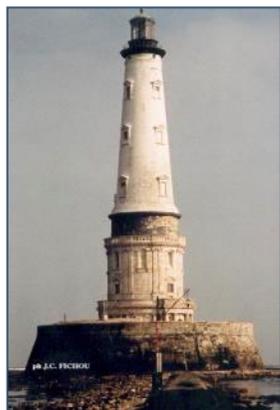
méthodique de leurs navigations, Challenge de la Croisière donnant chaque année lieu à un classement de ses participants.

Les publications relatives à ces événements sont autant que possible restituées sur des pages du site de l'Union des Plaisanciers Français et sur la page Facebook de l'UPF. L'accès en est soit réservé aux membres, soit public :

- [www.upf.asso.fr](http://www.upf.asso.fr)
- [www.facebook.com/uniondesplaisanciers](https://www.facebook.com/uniondesplaisanciers)

---

## Invitation au colloque



Les phares fascinent le grand public depuis une vingtaine d'années. Des associations se mobilisent pour les défendre, le Ministère de la Culture les classe au titre des monuments historiques. Comment est née cette passion collective ?

L'automatisation des derniers phares, à partir des années 1990, a fait disparaître le métier de gardien. Pourtant, les phares et leurs gardiens n'ont cessé de nourrir notre imaginaire.

Vincent Guigueno, ancien commissaire de l'exposition Phares (Musée de la Marine, 2012), retrace la prodigieuse aventure technologique et humaine des phares et nous fait partager sa connaissance d'un patrimoine à découvrir et à protéger.

Ingénieur de l'Ecole polytechnique (1991) et de l'Ecole des ponts (1994), docteur en histoire de l'Université Paris 1 (1999), Vincent Guigueno est historien chargé de recherches au Ministère de l'Écologie et de l'énergie, du développement durable et de la mer. Auteur de nombreuses publications et documents audiovisuel, il est le coréalisateur (avec Christian Delage) du documentaire "Montoire. L'Image manquante" (Les Européens/CNRS/INA, 1998).

## Transcription du colloque

J'ai une double casquette aujourd'hui, celle d'historien, mon métier jusqu'en 2009, lorsque j'ai rejoint la Direction des affaires maritimes ; c'était l'époque du Grenelle de la Mer. Le directeur des affaires maritimes de l'époque, Damien Cazé, avait compris qu'il y avait un problème avec les phares. Je suis donc arrivé en administration centrale pour parler de phares sous un angle différent de celui des Affaires maritimes qui eux s'occupent de sécurité maritime. Car si les phares ne présentaient d'intérêt que pour la sécurité maritime, je ne serais pas ici ce soir pour vous en parler.

Une approche des phares en trois points ce soir :

1. Comment ce patrimoine des phares s'est constitué au fil du temps
2. Ce qui s'est passé dans les années 80 ou comment les phares entrent dans une transition patrimoniale
3. Les enjeux contemporains du sujet

Ce qui m'a valu de rejoindre les Affaires maritimes, c'est cela : fin 2008 un certain nombre d'associations dont la Société nationale pour le patrimoine des phares qui a été créée au début des années 2000, sont assez virulentes sur les thèmes « les phares en danger », « nos phares en péril », etc. Ce sujet revient régulièrement dans les médias.

### Qu'est-ce qu'un phare ?

Mais qu'est-ce qu'un phare ? Les marins connaissent les feux. Les agents des Phares et Balises vous parleront d'Établissement de Signalisation Maritime, les ESM. Il n'y avait pas en réalité de définition administrative du mot « phare » ! Il y a donc un patrimoine à préserver, mais lequel ?

Des critères ont donc été arrêtés quand, au début des années 2000, le ministère de la Culture a lancé un inventaire des phares :

- Être un établissement d'une certaine importance, un feu d'atterrissage par exemple.
- Avoir une portée d'au moins 20 milles nautiques.
- Avoir une hauteur de plus de 20 mètres.
- Avoir eu un gardien.

Si deux des quatre critères sont remplis, il s'agit d'un phare.



Sur ces deux photos, **le phare est à droite**. Nous sommes à Saint-Malo, avec à gauche le **feu du Mole des Noires** et à droite **Rochebonne**, un feu d'alignement qui a été habité, fait juste 20 mètres de hauteur mais porte à moins de 20 milles ; il remplit deux critères sur les quatre, c'est donc un phare.

Munis de cette définition, nous arrivons à environ 1% des phares du monde en France, soit 150 grands phares avec l'outremer.

La moitié des phares de la métropole se situent en Bretagne historique et seulement 25 phares sont des phares en mer qui nécessitent des moyens nautiques spécifiques pour les atteindre. Une moitié sont des phares isolés dits « caps et îles » et 40 phares sont situés en ville, par exemple Rochebonne, ou la Balue à côté du

cimetière à Saint-Servan. La question patrimoniale est donc née et s'est cristallisée sur quelques phares en mer qui ne représentent pas forcément l'ensemble de la typologie architecturale des phares

## Histoire des phares



Quelques repères chronologiques Évidemment **Pharos** donne son nom aux phares, mais au moment où l'on va construire des phares sur les côtes de France, Pharos sera une ruine disparue.

Je préfère donc dire que l'histoire des phares de France commence dans l'estuaire de la Gironde avec le **phare de Cordouan**, toujours en activité. C'est le premier phare de France, phare

royal, monument politique et aide pour les marins ; ce sont d'abord Henri III puis Henri IV qui décident de la construction du phare dans sa version originelle, qui sera agrandie à la toute fin de l'Ancien Régime. Le Roi décide de marquer l'estuaire de la Gironde car c'est extrêmement dangereux ; il rappelle également que la France est revenue dans une terre précédemment anglaise ; il y a également une chapelle qui permet au roi Henri IV, fraîchement converti de manifester qu'il est un bon catholique. Cordouan un



monument exceptionnel, qui fonctionne toujours et marque le début de l'histoire des phares des côtes de France.

**Union des Plaisanciers Français**

Il faut ensuite attendre la fin du dix-septième siècle pour voir apparaître quelques tours à feu. Ce sont des feux dans lesquels on brûle du bois, puis du charbon ; vous en avez encore un sur l'île de Ré, l'ancien phare des Baleines ; à **Ouessant (le Stiff)**



et au Cap Fréhel.

Ce sont quelques tours à feu qui sont construites au moment où la France décide de devenir une puissance maritime. On construit des

arsenaux, celui de Rochefort par exemple, puis on veut marquer les dangers situés sur les routes de ces ports royaux et on construit quelques tours à feu. Au dix-huitième siècle une dizaine de phares seulement sont construits.

## Chez les Anglais une histoire ancienne

Jusqu'au XIXe siècle, l'histoire des phares se déroule surtout chez les Anglais. Ils ont un service des phares de presque cinq cents ans ; ils vont le fêter en 2014. Sous Henri VIII, une corporation, Trinity House, reçoit le privilège de construire des phares et de percevoir des taxes pour les entretenir.

L'économie et les phares n'est pas a priori un sujet très excitant ! Mais un prix Nobel d'économie, Ronald Coase, a pourtant écrit un article sur le sujet, « The Lighthouse in Economics » (*Journal of Law and Economics*, 1974). L'Angleterre une approche complètement différente de la France.



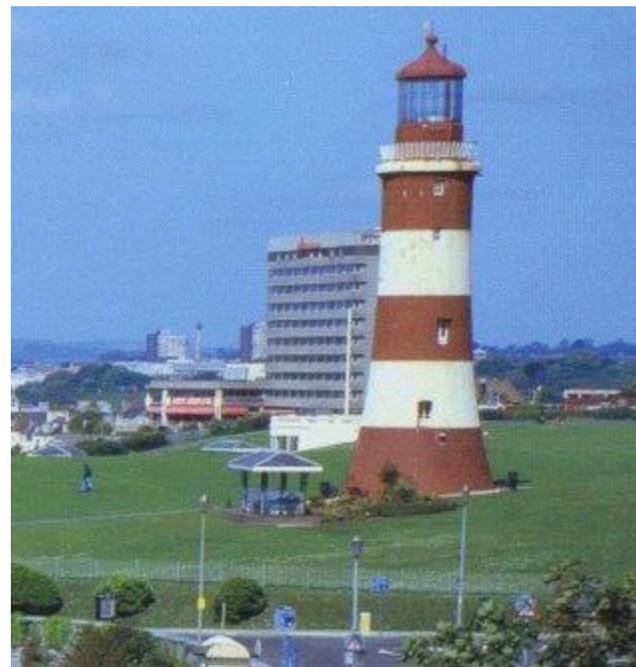
**Trinity House** est une sorte d'établissement public qui a compétence pour gérer les phares et prélever des droits de feu. Tous les bateaux entrant dans un port au Royaume-Uni, payaient pour les phares qu'ils avaient utilisés. C'est ce que la France fera à Cordouan : un poste de gouverneur de Cordouan sera créé au dix-huitième siècle, une charge vendue à quelqu'un collectant des taxes à Bordeaux et dans l'estuaire de la Gironde, pour l'usage du phare de

Cordouan.

En France sous l'Ancien Régime comme dans d'autres pays, prédomine donc l'idée de phares payants.

Le modèle anglais explique leur ténacité à construire et à reconstruire un certain nombre de phares. Le phare d'Eddystone, premier phare moderne en mer, ici celui de 1759, est le troisième du nom. Le premier qui date de 1699 est tombé, le second en bois a brûlé. On fait appel au grand ingénieur Smeaton pour faire quelque

chose qui tient. Ce n'est pas par philanthropie, mais parce que ceux qui ont la concession sont inquiets de ne plus percevoir de taxes. L'Angleterre est donc dans cette dynamique entrepreneuriale de construire des phares pour percevoir.



## Modèle Eddystone 1759

C'est ce qui fait dire à un amiral français autour de 1800 « nous avons deux siècles de retard sur les Anglais ». Sous-entendu : depuis Cordouan, les Français n'ont pas construit grand-chose.

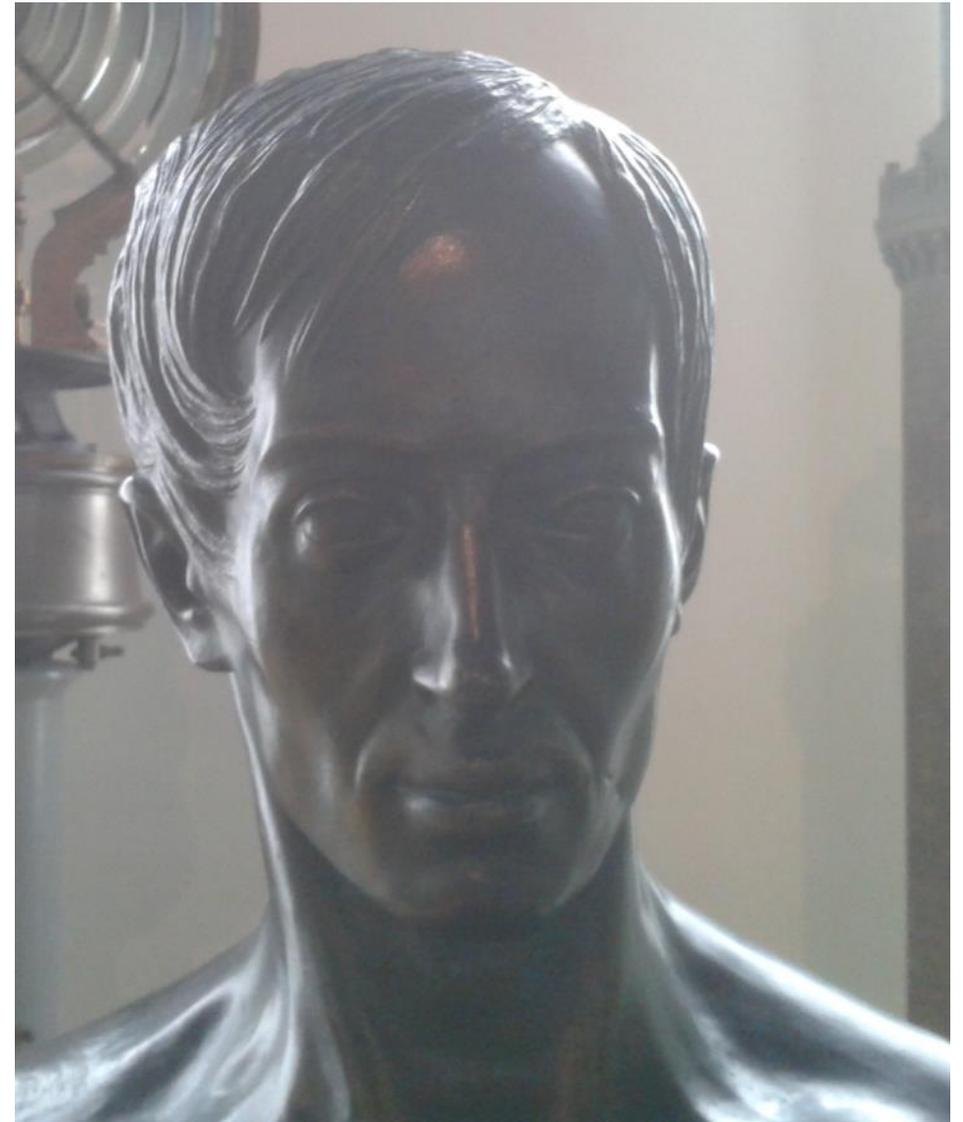
## Ruptures de la Révolution et de l'Empire

Comment la France a-t-elle changé la donne pour devenir le pays « phare » du XIXe siècle ? Les ruptures de la Révolution et de l'Empire sont l'occasion, sans construire plus de phares, de mettre en place un certain nombre d'éléments qui vont jouer pendant tout le dix-neuvième siècle et avec lesquels nous vivons encore aujourd'hui. Par exemple pendant la Révolution, la décision est prise de rendre les phares gratuits. La deuxième décision consiste à confier aux

ingénieurs des Ponts la gestion des phares qui relevaient auparavant de la Marine. Sous l'Empire, le 1er janvier 1807, les ingénieurs des Ponts récupèrent donc quelques tours à feu, Cordouan... C'est pour cela que nous avons dans les archives un très bel état des lieux dressés par les ingénieurs des Ponts. En 1811 est créée la Commission des Phares, qui existe toujours et qui est compétente pour décider de toute extinction, création ou modification d'un phare ou d'un feu sur les côtes de France. À cette Commission des Phares il est demandé au moins de rattraper les Anglais. La France n'a pas alors de signalisation digne de ce nom. C'est alors qu'arrive à la Commission des Phares, un jeune Polytechnicien, ingénieur des Ponts, qui s'appelle Augustin Fresnel. L'histoire est souvent moins glorieuse que ce que les ingénieurs du second XIXème siècle ont bien voulu nous raconter.

**Fresnel** est quelqu'un qui veut faire de la science ; il **est dans le Corps des Ponts**, on l'expédie faire des routes en Bretagne ; il envoie des lettres appelant Arago à l'aide. Arago qui est son ancien professeur à Polytechnique, lui cherche alors un poste à Paris.

Arago est entré à la Commission des phares qui comporte des savants, des marins et des ingénieurs ; les ingénieurs sont des ingénieurs des Ponts, les marins sont plutôt des hydrographes spécialistes des cartes marines, et les savants sont des physiciens ou des astronomes dont Arago. Arago se dit qu'il va conduire des expériences pour trouver des systèmes d'éclairage innovants et c'est pour ce motif qu'il obtient la mutation de Fresnel comme secrétaire de la Commission.

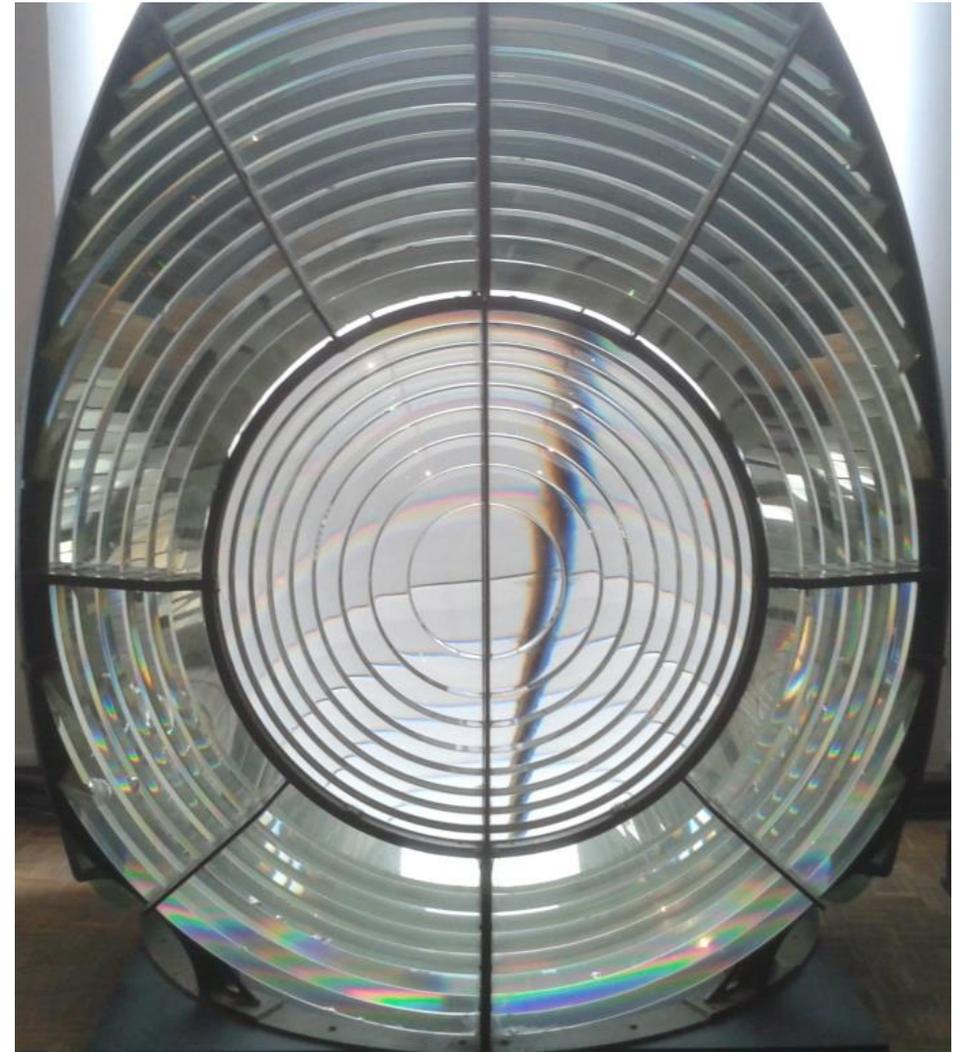


## Augustin Fresnel et les lentilles

Quels systèmes utilise-t-on à l'époque ? Au début du XVIIIe siècle, la lumière est produite par des foyers de bois, puis de charbon. Ceux-ci sont progressivement couverts et protégés par des lanternes (sans fenêtres). À la fin du dix-huitième siècle on les remplace par des réflecteurs, c'est-à-dire des sortes de coupoles, sphériques ou

paraboliques, dans lesquelles est placée une lampe à huile. Certains appareils sont tournants, ce qui permet, pour la première fois, de faire varier le signal et donc de le distinguer des feux fixes de la côte. Les appareils de ce type dont disposent les Anglais sont neufs et marchent très bien. Les Anglais et les Ecossais disposent donc de ce système que l'on appelle catoptrique, c'est-à-dire des systèmes à base de projecteurs. Les Français l'ont essayé à Cordouan, mais **Fresnel propose** de changer complètement de système et **d'utiliser des lentilles**. Cela éclaire mieux que le système précédent ; des essais sont faits à Paris entre systèmes concurrents sur l'Arc de Triomphe ; des observateurs sont envoyés au loin pour regarder les résultats. La lumière de Fresnel est plus facile à repérer, mais surtout elle permet de n'avoir qu'une seule source lumineuse là où il en fallait plusieurs pour les réflecteurs. Certes, le service est gratuit pour les navires, mais on cherche à ne pas trop dépenser d'argent. La lentille de Fresnel est donc une véritable innovation à la fois physique mais aussi en terme de gestion pour produire de la lumière pas chère. Fresnel va donc proposer ses appareils et c'est ici que l'histoire bascule ; la France qui est alors un pays en retard par rapport aux Anglais en matière de phares, va exporter les lentilles de Fresnel partout dans le monde.

Ces lentilles ne sont pas ou peu construites du vivant de Fresnel qui meurt en 1827. Vient la question de l'implantation de ces lentilles dans les rares phares français. Les Anglais construisent des phares là où passent des navires qui peuvent payer et où il y a des naufrages qui coûtent cher aux assureurs ; il y a donc une idée d'équilibre économique.



### Un nouveau modèle de phare

En France prévaut un principe égalitaire d'aménagement du territoire : un bateau qui part de Dunkerque et qui longe les côtes de France ne doit jamais perdre un feu de vue. Il faut donc jalonner la côte de phares. Il y en avait une dizaine et avec les appareils de Fresnel qui portent à une vingtaine de milles sans brouillard, les emplacements des nouveaux phares peuvent être définis sur la carte des côtes de France. On dessine un modèle type de phare pour

porter la lentille de Fresnel qui n'est pas adaptée aux vieilles tours à feu, trop basses.



**Le prototype se trouve à Belle-Île, le Goulphar** est une sorte de variation sur le thème classique de la colonne. Le grand moment de la construction de phares en France est donc le dix-neuvième siècle. Il faut non seulement Fresnel mais aussi des cartes marines un peu précises, le Pilote Français dont les campagnes hydrographiques commencent dans les années 1820. C'est donc le dix-neuvième siècle qui met en place le système de repérage des côtes pour les marins avec les grands phares. Ces phares font une cinquantaine de mètres lorsqu'ils sont situés sur une zone peu élevée et sont reproduits sur toutes les côtes de France.

### Les premiers phares en mer

Beaucoup de constructions remontent donc à cette époque. Les premiers phares en mer sont enfin construits, tel le Four du Croisic (1822) qui est une copie conforme d'un phare écossais, Bell Rock, puis les Héaux de Bréhat (1840)

Sur un tableau de Ferdinand Perrot qui représente les deux phares de Gatteville, l'un est de la fin de l'Ancien Régime (1775) avec son système de projecteurs ; quand 50 ans plus tard le système de Fresnel est adopté, il n'est pas possible de le poser sur l'ancien phare qui offrirait une portée insuffisante ; un nouveau phare de près de 75 mètres est donc construit car son socle est quasiment au ras de l'eau.

### Ministère des travaux publics et Direction des phares

Une direction des phares est créée à Paris pour administrer les phares. Le ministère des Travaux publics date de 1830 et a été organisé par grands réseaux : routes, ponts, voies navigables, chemins de fer,... Une petite Direction des phares avec des ingénieurs des Ponts, est créée et s'installe dans un phare à Paris en 1848, puis dans un deuxième bâtiment en 1869. Dans ce dépôt de Paris, situé sur la colline de Chaillot, on publiait des livres des feux indiquant aux marins la localisation des phares, on gérait le matériel livré tout au long des côtes ; cette gestion était très centralisée.

Lorsque l'on parle de système de Fresnel aujourd'hui, cela est cependant très abusif, car Fresnel ne reconnaîtrait probablement pas lui-même ses propres phares. En effet l'éclairage de son époque était beaucoup plus faible car produit par une lampe à huile et surtout, il tournait très lentement ; un éclat mettait une minute à apparaître et à disparaître.

Aujourd'hui nous sommes habitués à 2 éclats toutes les 10 secondes, 3 éclats toutes les 15 secondes, etc. ; or ce n'est qu'à la fin du dix-neuvième siècle, qu'apparaissent les feux éclair, c'est-à-dire des lentilles posées sur des bains de mercure afin d'avoir des rotations plus rapides.

Le feu d'atterrissage est là pour permettre aux marins en approche de reconnaître la côte. À la fin du dix-neuvième siècle, les navires à vapeur et en acier veulent passer la nuit beaucoup plus vite aux endroits dangereux. Il y a donc une vraie pression des marins dont les navires filent une vingtaine de nœuds, pour dire qu'un feu tournant tout doucement n'est plus adapté à leurs besoins. Les feux éclair sont donc conçus ainsi que parfois nouveau phare pour porter ces très grosses optiques, tels Eckmühl ou l'île Vierge.

Certains sont électrifiés comme **ici à Eckmühl près duquel se trouve le bâtiment construit pour abriter la machine électrique et la machine à vapeur**. Quelques chantiers très spectaculaires donc, mais moins nombreux que les cinquante grands phares construits du temps de Fresnel.



A la fin du dix-neuvième siècle est inventé un objet emblématique de l'histoire des phares, le **feu à pétrole sous pression**, qui a fonctionné pratiquement jusqu'à l'automatisation de nos phares en mer.



Vous avez peut-être entendu dans des films ou documentaires, son bruit très particulier. Vous aviez de l'air sous pression et du pétrole vaporisé dans un manchon qui était enflammé par le gardien : le feu était très puissant sans électricité.

Les derniers grands phares, qui sont les phares de la mer d'Iroise sont construits au début du vingtième siècle. La Jument en 1911. Kéréon est allumé en 1916.

## Phares détruits et reconstruits

Beaucoup de phares ont été détruits au cours de la Deuxième Guerre Mondiale. Comme toute infrastructure, les phares étaient sous contrôle militaire allemand ; ils ont été minés, les optiques ont été descendues par des ingénieurs et un certain nombre de phares ont été détruits, de manière non homogène sur les côtes de France, surtout dans le Nord, en Normandie et dans les Côtes d'Armor où un officier allemand particulièrement zélé a décidé de tout faire sauter de Saint-Malo aux Roches Douvres.

### Phare du Cap Fréhel :



La reconstruction met en œuvre une architecture très intéressante. Autant dans la période précédente il s'agit d'une architecture d'ingénieur, un peu standardisée, autant il s'agit là d'architectes de la Reconstruction, tel Yves Hémar qui construit des villas à Dinard, la poste de Saint-Malo et va être invité à reconstruire le quatrième phare du cap Fréhel.

## Outremer et Etranger

D'autres phares ont été construits ailleurs qu'en métropole : le **phare Amédée en Nouvelle-Calédonie**, a été construit à Paris sous le Second Empire vers 1860, démonté puis remonté sur place.



La France exporte donc ses phares dans son premier marché que sont les colonies. Des phares métalliques en kit sont même fabriqués en série. L'idée qu'un phare en métal pouvait durer moins longtemps n'a pas été un obstacle.

Les phares d'outremer sont moins nombreux et ont souvent été moins modifiés que leurs homologues de métropole. **Ici le phare de Petite Terre (1838) en Guadeloupe**, inscrit aux Monuments Historiques ; il représente cet intéressant patrimoine d'outremer.





**Le cap Spartel au Maroc** a également été construit par la France. C'est un ingénieur français du Second Empire, Léonce Reynaud, qui dessine les plans de ce phare que les « nations chrétiennes » imposent au Maroc.

**Union des Plaisanciers Français**

## Bateaux-feux et objets d'intérêt historique

Le patrimoine des phares, ce ne sont pas seulement les phares ! Il y a les bateaux-feux qui sont une passionnante « histoire dans l'histoire » des phares. Quand la construction d'un phare est impossible, un bateau-feu est mouillé. Il y en a eu beaucoup dans le Pas de Calais et dans l'estuaire de la Gironde. Le Sandettié est au Musée Portuaire de Dunkerque, un autre est à quai à Paris, il s'agit d'un bateau-feu irlandais, un autre est encore au Havre en procédure de classement. Vous avez également des bouées, des bateaux, ici **un baliseur** ; c'est un bateau de travail, **le Roi Gradlon**, qui est basé à Lorient. Il est très populaire dans la région.



J'ai également demandé à un collègue, Francis Dreyer, de dresser l'inventaire des objets d'intérêt historique et patrimonial encore présents dans les ateliers des phares et balises : nous en avons plus de 500 ! Vieilles lampes, vieilles optiques, etc.

## Automatisation

Alors que s'est-il passé au tournant des années 1980 ?

Le changement fondamental qu'est l'automatisation des phares a fait émerger la question patrimoniale. Les bâtiments ont été habités avec des gardiens et aujourd'hui, les phares et balises sont capables de les faire fonctionner sans gardien. Les locaux vides sont un problème.

En réalité l'automatisation a commencé très tôt, au début du vingtième siècle : on savait déjà fabriquer des tourelles automatiques à gaz avant la Guerre de 1914. **Lost-Pic à la sortie de Paimpol**, n'a quasiment pas été habité, il a été automatisé tout de suite.



On savait donc faire de petits feux automatiques à gaz, mais non pas des feux automatiques puissants.

Dans les années 70 les Phares et Balises s'intéressent aux énergies éolienne et au solaire. Vers la fin des années 1970, on commence à automatiser les grands phares. L'automatisation des phares de l'Iroise sera très spectaculaire avec Ar-Men en 1990, la Jument, Kéréon en 2004. À chaque automatisation, c'est non seulement l'hélicoptère qui vient chercher le gardien, mais aussi TF1, France 2.

C'est à cette époque qu'Eric Tabarly dit que les phares sont un patrimoine et que l'absence d'un gardien est problématique.

Par contre **le phare de Paris** dans lequel se trouvait le service des Phares et Balises sur la colline de Chaillot, a été démoli en 1992 dans l'indifférence générale !



## Autres mutations

La deuxième mutation n'est pas technique mais institutionnelle. Progressivement, la direction des Phares et Balises se fond dans celle des Affaires Maritimes et perd son autonomie. Il y a aujourd'hui encore un « bureau » des Phares et Balises. Le « bureau » est certes le cœur battant de l'administration française, mais c'est tout de même moins visible qu'une direction !

Pourquoi ce changement est-il intervenu ? une série de ruptures se produisent sur le plan de la sécurité maritime dans les années 1970. Le feu est un service passif fourni au marin qui se débrouille avec la carte et le phare. Avec quelques naufrages retentissants l'idée se développe d'imposer des routes maritimes aux marins et de

surveiller le respect de ces routes. Vous voyez ici des images du CROSS CORSEN, créé en 1982. Les politiques maritimes en quelque sorte passives avec les phares, deviennent actives. Les Phares et Balises ont rejoint la grande famille de la sécurité maritime et des CROSS, ainsi que le même budget opérationnel. Aujourd'hui un euro qui va sur les phares est un euro qui ne va pas sur les CROSS, et réciproquement, puisque c'est la même « cagnotte ».

Cette mutation administrative, largement méconnue du grand public, cette perte d'indépendance des Phares et Balises du début des années 1990, a des conséquences fortes.

### Le phare, bien public

C'est également à cette époque que le goût des phares se développe très largement.



Je prends comme repère la fameuse **photo de la Jument prise en 1989 par Jean Guichard**, auquel Tabarly avait conseillé de s'intéresser aux phares. Eric Tabarly a été l'un des premiers à écrire que les phares sont un sujet important. Cette photo prise en

hélicoptère sera l'une des photos les plus vendues au monde dans les années 1990.

Autre marqueur : le cinéma, les médias. **L'équipier (2004) de Philippe Lioret est un très bon film**. Philippe Torreton a ensuite pris fait et cause pour les phares : il écrit au ministre « il faut classer les phares en monuments historiques ».



J'ai écrit mon premier livre sur les phares en 1999, non pas l'histoire des phares en général, mais du service des phares, de l'administration (*Au service des Phares*, Presses Universitaires de Rennes, 2001). J'ai vu à cette époque grandir l'intérêt pour les phares et je voulais en rendre compte en écrivant « les phares qui ont été construits pour montrer la terre aux marins, montrent surtout aujourd'hui la mer aux terriens » ! pourquoi ? parce que ce sont vraiment les années 1990 qui ont vu les « terriens, les promeneurs du littoral, devenir les « usagers » des phares. Ce sont eux qui écrivent aux ministres pour s'inquiéter de leur avenir.

A la même époque, une des associations commencent à mener des opérations spectaculaires en déployant des banderoles « phares en danger »

Les phares sont donc entrés depuis une vingtaine d'années dans une phase de « transition patrimoniale », avec l'automatisation, la réorganisation des services et l'explosion d'une culture populaire des phares. Plutôt que d'aller voir au cas par cas, des principes généraux peuvent être dégagés. Une chose très importante est qu'ils fonctionnent toujours. On n'éteint, c'est important, pourquoi ? Il y en a eu une vingtaine de phares éteints, surtout au début du vingtième siècle, des feux d'estuaire remplacé par des bouées à gaz. Vous en avez **dans l'Eure, le phare de Fatouville**, un très grand phare **que l'on peut louer**, c'est un gîte. Il a été vendu par les Domaines dans les années 1920, la même famille en est encore propriétaire. C'est un cas assez rare, un phare éteint ? Dans ce cas, comme tout bien désaffecté, il peut être vendu. Ce n'est pas le cas d'un phare en activité car il appartient au domaine public maritime artificiel, qui est inaliénable.



Le phare est donc est un bien public. Mais le vrai problème est de savoir qui peut jouer le rôle de propriétaire. Dans les années 90, le propriétaire, c'était les Phares Balises. Aujourd'hui ce sont les Affaires Maritimes qui jouent ce rôle de propriétaire. Le problème est qu'une bonne partie de ce bâti est vide car il n'y a plus de gardien, plus de grosses machines pour produire de l'électricité. Il faut trouver des usages alternatifs. Qu'est-ce qu'un usage alternatif ? Vous avez ici un phare au sud de la Sardaigne, où la Marine italienne gère les phares. Un entrepreneur a proposé grâce à un contrat à très long terme, de le transformer en logement assez luxueux dans les

**Union des Plaisanciers Français**

parties non utilisées par la Marine. Nous n'avons pas cela en France. Un usage alternatif, c'est donc ce qu'on fait du bâti dans lequel il n'y a plus de gardien.

### **Tourisme, accueil, location...**

Alors en France il a déjà quelques solutions pour répondre à ce vide un peu inquiétant. On se rend compte qu'il y a beaucoup de phares où il se passe quelque chose. Au moins une trentaine d'entre eux sont ouverts à la visite. Tant qu'il y avait des gardiens, c'étaient eux qui géraient les visites. Il y a même un règlement de 1860 expliquant ce qu'il convient de faire ou de ne pas faire avec le touriste.

Le tourisme dans les phares date donc du dix-neuvième siècle, ce n'est pas une invention de la fin du vingtième siècle. En revanche, ce sont les collectivités et les associations, voyant que le phare visité allait être fermé, qui ont pris le relais. Je suis en train de faire une enquête précise, car ce n'est pas du tout pris en compte dans le débat actuel sur les phares, mais ce sont environ 700.000 visiteurs par an qui visitent nos phares, avec des lieux comme les Baleines qui font un quart de ce chiffre, les Baleines c'est 150.000 visiteurs par an.



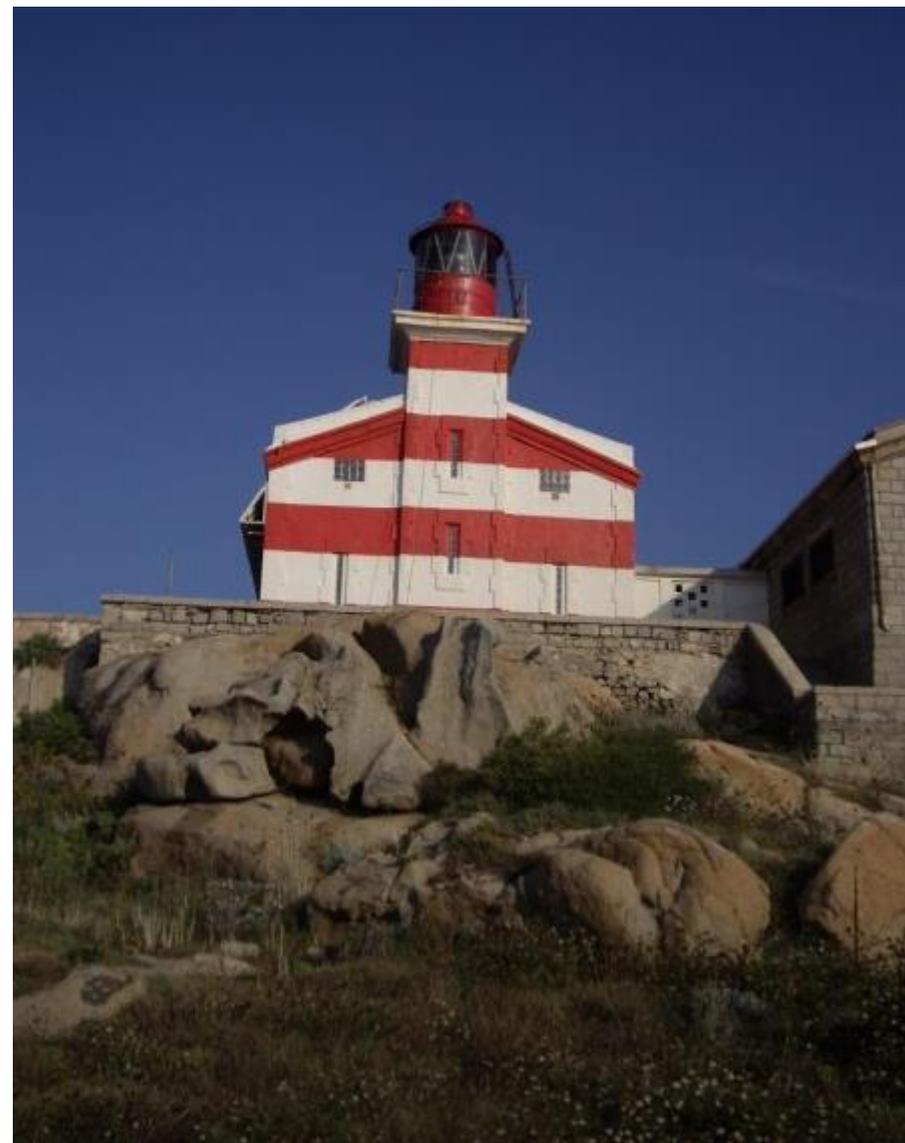
D'autres usages sont possibles, par exemple à **la Gacholle en Camargue**. Ce n'est certes pas le plus joli ni le plus spectaculaire de nos phares, mais vous avez la réserve naturelle qui, grâce aux bénévoles présents, permet d'interpréter le paysage, la nature, d'offrir un verre d'eau aux gens qui se sont aventurés sur la digue. C'est un des rares points où l'on peut s'abriter dans cet espace de Camargue. On a même des phares en mer qui font l'objet d'une reconversion touristique, ici le phare de la Croix dans l'estuaire du Trieux. Il y a une association de kayakiste qui a demandé la clef. La vraie question est celle-ci : qui détient la clef du phare ? Bien sûr les Phares et Balises pour l'entretien, mais aussi quelqu'un d'autre dans une activité compatible avec le fonctionnement du feu.

La location existe également. Il y a 200 phares à louer dans le monde dont 25 en France, avec une petite particularité chez nous, c'est qu'il faut être membre d'une association de l'ex-ministère de l'Équipement pour avoir le droit de louer. Cela a ému la Cour des Comptes.

**Union des Plaisanciers Français**

## Transfert de propriété

Autre exemple, **aux îles Lavezzi**, le parc marin qui protège les lieux depuis vingt ans et disposent de gardes logés dans les dépendances du phare, demande à en devenir propriétaire. Le processus de transfert est désormais bien engagé et pourra faire jurisprudence.



Le problème de la transition d'un patrimoine est assez classique. Les phares attirent tout le monde, mais les prisons en centre-ville, c'est le même type de problématique, de patrimoine historique et public dont l'usage doit changer.

Pour les gens des Domaines le ministère de l'Ecologie, qui s'occupe des phares, est toujours le gestionnaire principal des lieux. Ce que le ministère fait, c'est du maintien en capacité opérationnelle. C'est-à-dire que les phares et balises assurent le fonctionnement du feu, le plus important pour le marin. En revanche ils ne vont pas cirer le parquet du gardien de phare. S'il le faisait, ils pourraient être critiqués car ce que dépensent les Affaires Maritimes c'est pour la sécurité maritime et non pas pour du patrimoine.

### **Montée en régime du ministère de la Culture**

Que peut faire le Ministère de la Culture, s'agissant d'un patrimoine émergent ? Jusqu'aux années 2000 la Culture ignorait quasiment les phares. Seul Cordouan avait été classé en même temps que Notre-Dame, en 1863, parce qu'avec sa chapelle, son architecture royale, c'est un phare très particulier. Le ministère de la Culture a procédé depuis à un inventaire, dans les années 2000, et pris de nombreuses mesures de protection. Environ 90 phares sont classés ou inscrits à ce jour.

Cela ne signifie pas bien sûr un financement de travaux, mais cela le rend possible, ce qui n'était pas le cas auparavant.

Cette année, à la suite de travaux réalisés par l'Ecologie il y a deux ans, les travaux de Cordouan seront financés par les collectivités et la Culture avec un transfert de la maîtrise d'ouvrage.

Le ministère de la Culture a également financé la réalisation d'un site permettant de connaître et de visiter virtuellement Cordouan, [www.cordouan.culture.fr](http://www.cordouan.culture.fr)

### **Conservatoire du Littoral**

Au-delà des administrations traditionnelles, il faut intéresser aux phares d'autres acteurs publics.

Il y a dix ans, après une thèse d'histoire, on m'avait demandé si j'avais des idées sur la question du patrimoine. J'avais suggéré de prendre contact avec le Conservatoire du Littoral, car de nombreux phares non gardés sont ou seront enclavés dans des terrains du Conservatoire du Littoral. Pourquoi ?

Le Conservatoire achète les terrains sur le littoral puis les remet en gestion à des collectivités ou des associations. Que se passerait-il si le Conservatoire achète tout un terrain et qu'en plein milieu, on ne sait pas ce que va devenir le phare ?

Ce n'est pas seulement une question théorique.



En 2005 le Conservatoire apprend que l'on va peut-être vendre **un phare en Corse, Senetosa** ; ils en ont demandé le transfert car ils ne pouvaient pas prendre le risque qu'un bien, un bâti, échappe au contrôle public en plein milieu d'une zone qui était protégée. Et ce cas se reproduira dans 50 à 60 sites. Le Conservatoire qui n'est pas une administration, suit le même régime, celui de la diète sévère. Donc les phares vont être transférés au ralenti au Conservatoire, s'ils le sont effectivement, car il y aura des moyens très limités. C'est regrettable mais ce qui est une solution intelligente et raisonnable a été polluée par des questions budgétaires certes importantes mais qui ont fait perdre de vue une évidence : quand la situation de Senetosa se reproduira, que fera le Conservatoire ? La réponse appartient à cet établissement.

Enfin il y a les gestionnaires des phares : des associations, des collectivités qui accueillent les visiteurs. Ils se réunissent une fois par an lors d'une journée des phares qui a eu lieu en Bretagne, Belle-

**Union des Plaisanciers Français**

Isle, l'île de Ré, la Camargue, bientôt le Nord Pas-de-Calais, pour constituer un réseau et échanger. Cordouan est un cas très intéressant, car quand il n'y a plus de gardien « Etat », mais quatre gardiens embauchés par un syndicat mixte et qui se relaient deux par deux pour éviter les vandalismes et accueillir plus de 20 000 visiteurs par an,

## Phares en mer

Alors les phares en mer, c'est un autre problème ! Les solutions qu'on essaye d'utiliser sur les phares à terre – en gros trouver de nouveaux occupants, avec un titre d'occupation pour mener des activités culturelles ou scientifiques – ça marche bien sur des phares accessibles, y compris sur les îles. Encore un exemple, le phare de Penfret dans les Glénans, où une association s'est constituée, présidée par Jean Le Cam. Ils ont obtenu un titre d'occupation pendant dix ans pour prendre en mains le phare de Penfret.



**Voici la maison-phare de Tévennec** où nous avons une expérience t en cours ; Une association faisait des opérations « coup de poing », qui prenait des photos pour montrer que Tévennec était dans un état lamentable. On leur a donc proposé un contrat pour aller à Tévennec et y développer une résidence d'artiste ; cela fait 2-3 ans qu'ils essaient d'aller à Tévennec et se rendent compte que ce n'est pas simple. Le vrai problème pour ces phares en mer, c'est la logistique. Les gens disent « les phares ne sont plus habités, ce

n'est pas bien ». Ce n'est pas faux. Mais qui va y aller et pour faire quoi, pour quel projet : c'est la vraie question.

**Participant :** En termes de coût économique et en terme de société, ne serait-il pas plus intéressant de créer des emplois ? le ratio du coût sur un poste avec possibilité d'intervention quasi-immédiate par rapport à un groupe électrogène, s'il y a un problème.

**VG :** Sur le coût, qui dit phare en mer gardé dit titulaires, remplaçants etc. ce ne sont pas deux postes mais six postes. Donc pour le contribuable, le coût est d'un facteur dix par rapport à un phare automatique. Maintenant si l'on raisonne à plus long terme sur le coût du non-entretien, c'est assez compliqué à évaluer. Clairement aujourd'hui avec l'orientation à la baisse des emplois publics, je ne vois pas comment on peut imaginer revoir des gardiens de phares de l'Etat.

### Conclusion : Quelle histoire transmettre ?

Je vais conclure sur la notion de patrimoine. En effet, il n'y a pas que les bâtiments. Un patrimoine n'a de sens que par rapport à une histoire qu'on peut raconter. Vous avez un musée des phares à Ouessant. Ce sont pour partie des objets qui étaient dans le phare de Paris qui a été détruit et qui possédait un petit musée ; on a gardé un certain nombre de très belles pièces dont a hérité Ouessant ; des objets existent encore dans les ateliers des phares et balises. On parle beaucoup du bâti mais aujourd'hui les optiques ne sont pas complètement protégées. Je pense que le patrimoine, c'est aussi la lumière du phare, et donc son optique. A méditer...

Travailler sur le patrimoine des phares, c'est une activité qui part des questions de domanialité publique, de bâtiments Mais il y a aussi l'histoire des phares, les extensions du musée d'Ouessant en cours d'étude. Cela peut passer par des choses virtuelles : tout le monde ne peut pas visiter Cordouan, il n'y a que 20.000 visiteurs par an mais on peut aussi le visiter sur le site internet qui a été créé. Il y a eu l'exposition Phares à Paris, mais il n'y a pas que Paris ou la France, j'ai participé à une exposition sur les phares d'Algérie montrée dans les grandes villes de ce pays.

Donc au-delà du « problème » du patrimoine, il faut se demander quelle histoire on veut transmettre et comment on veut le faire. Des outils et des solutions existent, même en période de crise. Je vous remercie de votre attention.

---

### Autres questions-réponses

**Participant :** Comment est faite la maçonnerie des phares en mer pour résister aux coups de boutoir des vagues comme celle de la photo de Jean Guichard vue tout à l'heure ?

**VG :** Un phare tient essentiellement par son poids, même si sur le phare de la Jument vous avez des tirants et du béton précontraint. Le vrai danger n'est pas quand le phare est fini mais au cours de sa construction, car si la mer passe par-dessus, même un bloc de plusieurs tonnes part dans l'eau. Vous aviez un système assez subtil de construction des premières maçonneries où les pierres étaient enchevêtrées les unes dans les autres et après on espérait que cela passe l'hiver. Le phare était construit à partir du printemps jusqu'à l'automne et pendant l'hiver il était souvent impossible d'aller y travailler.

**Participant :** Vous nous avez indiqué que de nouveaux phares ont été construits, cela date de quand ?

**VG :** Après la guerre, on a reconstruit là où il y avait déjà eu un phare. Il y a très peu de nouveaux phares. Il y a l'Armandèche, si vous connaissez les Sables d'Olonne, il y avait des immeubles

tellement hauts qu'on ne voyait plus le petit phare. Et le tout dernier est Saint-Gervais dans les années 1970, lié au grand port de Fos.

**Participant :** C'est une anecdote. J'ai navigué au nord-ouest de l'Irlande dans les années 80 et il fallait téléphoner pour demander le fonctionnement de l'un des grands phares.

**VG :** Je ne connaissais pas. C'est étonnant car les Irlandais ont comme les Anglais, ces corporations, les Commissioners of Irish Lights compétents en Irlande du Nord et du Sud. Dans les autres pays, il y a un système à deux vitesses, une partie est décentralisée et une partie est gérée par ces corporations. En France on est encore monolithique.

**Participant :** J'ai entendu dire que les phares seraient éteints en 2020.

**VG :** C'est une rumeur ! Il est vrai que les Américains avaient annoncé dans les années 1990 l'extinction future des phares, avec la démocratisation du GPS. En France, cela n'a pas été étudié. On mesure encore assez mal l'impact des nouvelles pratiques de navigation électronique sur les phares. Notre système a déjà évolué dans le temps et la radionavigation existe déjà depuis un petit moment, le GPS est un raccourci dans l'histoire des techniques.

**Participant :** Je pense que les phares ne sont pas là pour faire beau et la question est que le coût de cette infrastructure est peu de chose par rapport au coût des accidents s'il n'y en avait pas. Et ceux qui en bénéficient, ce sont les grands groupes comme Bourbon, etc.

**VG :** C'est pour cela qu'on ne les éteint pas. Mais précisément dans le système anglais fondé sur les droits de feu, on peut dire qu'il y avait le ressort de rappel de l'utilisateur. Or ce qu'ils ont connu après le GPS, c'est que tous les grands groupes dont vous parlez ont dit qu'ils n'entendaient plus payer de droit de feu. Ce n'est pas le commerce qui se sert majoritairement des grands phares. À mon sens il ne faut pas faire un grand paquet avec les phares, car les grands phares d'atterrissage ceux qui sont peut-être les plus visibles aujourd'hui, ne sont pas les plus utiles pour leurs premiers clients, le commerce.

**Participant :** Il y a quelque chose qui m'a paru paradoxal, c'est d'un côté la conservation d'un patrimoine qui coûte très cher et d'un autre côté la réserve que vous semblez avoir quant à l'ouverture de ce patrimoine à tout un chacun c'est-à-dire la vente ou la location.

**VG :** C'est une question compliquée mais très pertinente. Une propriété privée sur laquelle il y a un établissement de sécurité maritime, c'est très différent du compteur EDF chez vous, si on peut prendre cette comparaison. Il paraît donc très compliqué de privatiser la partie support. Dans le même temps, le développement d'usages alternatifs, publics ou privés, est une absolue nécessité si l'on veut conserver le bâti.

Qu'est-ce que Cordouan par exemple ? Pour savoir si phare classé : Est-ce un monument historique sur lequel on a un feu ou un feu qui par le hasard de l'histoire a une chapelle et donc est visité.

Jusqu'à l'époque où il y avait des gardiens, on était dans la version que c'était un lieu de sécurité maritime, certes classé monument historique depuis 150 ans et qui se visite, mais les gens qui sont là sont payés pour ça parce qu'ils font de la sécurité maritime. Le fait qu'ils accueillent le public ne fait pas partie de leur mission mais ils le font et cela arrangeait tout le monde.

À partir du moment où l'on demande à l'administration de s'en occuper strictement comme établissement de sécurité maritime, quand les collègues de la Culture viennent nous dire « il faudrait rénover la chapelle », les affaires maritimes ne vont pas prendre l'argent des CROSS pour refaire la peinture de la chapelle. C'est un peu la problématique. Et ce n'est pas si cher que cela. Dans le vaste monde des monuments historiques, un phare n'est pas un très grand bâtiment, mais souvent un bâtiment d'accès difficile. Et encore, les phares à terre, les Baleines, Fréhel et même Cordouan, sont relativement accessibles... Pour une rénovation centenaire de Cordouan, il faudrait trouver un million d'euros pendant cinq-six ans.

Quand on a fêté les 100 ans de la Jument avec le Belem, on a organisé un petit événement sans rien dépenser, ou presque : TF 1, France 2, France 3 étaient présents. Idem pour les 400 ans de Cordouan, tous les journaux nationaux étaient là. Je pense qu'un mécène qui associerait son nom à un des phares, en termes d'image, s'y retrouverait très vite. Il y a une nouvelle économie des phares à inventer beaucoup plus perméable entre public et privé et cela va prendre 10 ans. C'est une vraie mutation, une transition.

**Participant :** Il y a un domaine qui était gratuit et qui est devenu payant ce sont les canaux. La navigation était complètement gratuite et ils ont mis un droit de navigation sur les canaux et les eaux intérieures qui n'est pas négligeable pour les bâtiments de plaisance.

**VG :** Oui, il faut mettre une écluse devant le Pas de Calais. [*rires*]

---

#### Crédits photographiques :

- Patrice Auffret - Phare de Tévennec
- Aymantarek24 - Pharos Alexandrie
- Jean-Stéphane Bozzo - Phare d'Eckmühl
- Gilles et Nancy Caron - Feu à pétrole sous pression
- Vincent Delmas - Augustin Fresnel, Lentille de Fresnel
- Jean Guichard - Phare de La Jument
- Vincent Guigueno - Le Stiff, Le Goulphar, Lavezzi, Senetosa
- Christian Le Moal - Phare de Petite Terre
- Pascale Menguy Guittonneau - Bateau baliseur Roi Gradlon
- J.C. Pichou - Phare de Cordouan
- Robert et Angèle à Limoges - Feu du Môle des Noires
- R.B / Trouver-En-Bretagne.com - Phare de Lost-Pic

