

PATRIMOINE INDUSTRIEL

LE PATRIMOINE DES PHARES EN FRANCE : POUR UN AVENIR DIGNE DE SON GLORIEUX PASSÉ

Marc POINTUD*

RÉSUMÉ : Le développement des phares le long de nos littoraux appartient à la grande histoire maritime. Encore largement méconnue, cette véritable saga est multiple, architecturale, technologique, industrielle, maritime bien sûr. Mais elle est d'abord humaine. Elle a connu au cours des siècles un passé glorieux qui a mené la France au tout premier rang des nations engagées à procurer aux marins du monde la meilleure sécurité possible. Alors que le balisage numérique progresse, les phares doivent rester opérationnels. Ce patrimoine exceptionnel, ouvert aux abus pendant longtemps est enfin protégé. Il doit être assuré d'un avenir à la hauteur de son rang.

SUMMARY: The development of lighthouses along our coastline is part of great maritime history. Still largely unknown, this genuine saga is multiple, architectural, technological, industrial and maritime of course. But it is, in the first place, human. Over the centuries, its glorious past has led France to be one of the first nations committed to provide to the world's sailors the best possible security. Though digital buoyage progresses, lighthouses must remain on duty. This exceptional heritage, open to abuse for a long time is nowadays protected. Its future must live up to its rank.

* Président fondateur de la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises, Chevalier du Mérite Maritime.

UN GLORIEUX ET LONG PASSÉ

Percer l'obscurité

L'homme appareille avec ses faiblesses que la mer ne connaît pas. Ce monde des vagues n'est pas le sien. Les signaux en mer, symboles de la présence de l'homme, restent toujours les bienvenus. Pêcheurs des eaux côtières ou hauturières, matelots d'État et du commerce, navigateurs intrépides des latitudes des au-delà, explorateurs de tous les âges, hydrographes, pilotes et sauveteurs qui les ont assistés, tous ont ressenti un jour cette troublante émotion qui étreint l'intime lorsque la côte disparaît pour un temps incertain.

Identifier avec certitude les rivages attendus, éviter un danger sournois, acheminer sa cargaison par une route assurée sont autant de nécessités qui ont entraîné la construction d'amers le long des côtes. Anciens cairns rehaussés de maçonneries droites ou tronconiques, ces marques de rivage ont longtemps servi les navigateurs d'antan. Clochers, croix, tours, moulins, rochers, tous ont été des points remarquables dont les alignements permettent de parer aux dangers de la côte ou d'embouquer un chenal d'accès.

Sitôt le rivage happé par l'horizon, la brume ou l'obscurité, plus aucun de ces repères n'existait. La navigation fut très longtemps un voyage à vue de terre. Seul un feu pouvait constituer un signal nocturne identifiable. Mais beaucoup de conditions devaient être réunies pour qu'il soit utile au marin. Il devait être allumé chaque soir et durer toute la nuit. Ces exigences n'étaient presque jamais accomplies. Souvent les gardiens du feu étaient de simples locaux investis d'une mission quasi-religieuse, quand ils n'étaient pas moines eux-mêmes. Nombreuses étaient les raisons pour ne pas assurer avec rigueur la continuité du feu. Plus que tout, les navigateurs auraient apprécié de pouvoir différencier un feu d'un autre. Par les nuits sans lune sur des rivages hostiles, au soir des grands vents, feux et faux signaux des naufrageurs trompèrent cruellement maints capitaines.

Le phare, instrument d'une politique

Si quelques feux, aujourd'hui disparus, furent construits par Rome sur nos côtes, c'est au Moyen Âge que commence l'histoire des phares en France.

La « cage à feu » de la tour de Constance (1254) à Aigues-Mortes (Gard) guidait les marins du port de Saint-Louis (Bouches-du-Rhône). Le commerce maritime se développant dès l'après-guerre de Cent Ans, la nécessité d'en assurer les routes se fit ressentir. C'est sur les platiers de Cordouan, à l'entrée de la Gironde, que s'élève le phare le plus ancien de France, toujours en service (Fig. 1). Les archives y signalent un ermite entretenant, vers le milieu du XIV^e siècle, un feu sur une tour construite auparavant, du temps où la Guyenne était anglaise. Elle balisait la route maritime du vin de Bordeaux à destination des ports d'outre-Manche.

Depuis cette période très ancienne, le phare de Cordouan a connu plusieurs stades d'évolution, de la large tour à étages avec chapelle, achevée un an après l'assassinat d'Henri IV (1611), jusqu'à son rehaussement de style classique au moment de la Révolution, origine de son aspect actuel. Voûtes, pilastres, salles aux belles proportions et sculptures en pierre claire de Charente font de ce phare un véritable joyau de l'architecture maritime. Cordouan, réalisé à grands frais, est le premier phare au service de la grandeur



Fig. 1 : Phare de Cordouan (cliché J. P. Moulet).

du prince. Le phare des rois fut classé monument historique en 1862 en même temps que Notre-Dame de Paris. Ici, fut mise en service la première optique à lentille à échelons inventée par Augustin Fresnel (1823), trésor national désormais exposé au musée des phares et balises d'Ouessant (Finistère).

Toutes les grandes réalisations techniques autour des phares ont été les vecteurs de la communication officielle. En 1937, les cinq cents millions de bougies de la nouvelle et très puissante optique du phare du Créac'h à Ouessant lui ont conféré le titre de phare le plus puissant du monde. Préalablement à son installation, cette merveille de l'électricité illumina, comme il se doit, l'Exposition Internationale des Arts et Techniques dans la vie moderne de Paris. Le luxueux et majestueux phare d'Eckmühl (Fig. 2), aux pierres de taille de kersantite à l'extérieur, briques vernissées opalescentes à l'intérieur, rampes et décors en bronze doré, a été inauguré en grande pompe en 1897 avec ministre, préfet, directeur des phares, hauts de forme, pavoisement, banquet républicain et festivités folkloriques. Un journaliste du journal *Le Temps* rapporte : « À l'arrivée des voitures la Marseillaise se



Fig. 2 : Phare d'Eckmühl (cliché Pointud/SNPB).

fait entendre : l'effet de la Marseillaise, jouée sur des binious, est toujours un peu surprenant.»

À l'opposé de cette célébration de la France industrielle, vingt-deux ans plus tôt en 1875, la mise en service de la modeste maison-feu de Tévenec dans le Raz de Sein (Finistère) se contenta d'un réglementaire avis urgent aux navigateurs annonçant la « mise en service du feu de Tévenec à compter du 15 mars à minuit ».

Le phare, une affaire d'État

À l'époque de Vauban, malgré une centralisation naissante, l'évolution de chaque région maritime dépendait des choix et nécessités de notables civils ou militaires. Il y eut des lieux où l'édification d'un phare, nécessaire sur la route d'un important port, fut tellement retardée que la guilde locale des marchands décida d'en financer elle-même les travaux. C'est ainsi que les armateurs malouins firent établir le premier feu du cap Fréhel (Côtes-d'Armor) vers le milieu du XVI^e siècle. Allumées uniquement en hiver, ses torches de suif et de poix ne fournissaient qu'une faible lueur et encore, par temps clair. Le vent de mer les soufflait tels de petits cierges. Cependant ce feu fut entretenu à grands frais pendant une cinquantaine d'années.

Dans son vaste projet de défense du littoral, Vauban avait prévu l'édification de plusieurs tours à feu aux points stratégiques des côtes. Chaque ouvrage, outre son rôle de signal lumineux, abritait une petite garnison pour guetter les vaisseaux ennemis afin de prévenir l'amirauté. Au sommet, un grand foyer en fer, tel un brasero, contenait un feu de charbon, plus résistant au mauvais temps. Ce brasier attisé par le vent portait davantage que les torches fumantes des débuts. Mais un approvisionnement important en charbon restait une organisation très difficile, parfois aléatoire. Du règne de Louis XIV datent le deuxième phare du cap Fréhel (1702), toujours visible à côté et, à l'ouest de l'actuel phare, la tour du Stiff à Ouessant (1700), conçue pour protéger les abords de la rade de Brest et toujours en service. En Charente, les premiers phares de Chassiron (Oléron, 1685) et des Baleines (Ré, 1682), en vue de protéger les eaux de Rochefort, ont été remplacés plus tard par des phares plus puissants. Malgré les vicissitudes des éléments, les pesanteurs techniques et politiques, le rougeoiement des brasiers entretenus

par ces diables de gardiens a percé inlassablement les nuits les plus sombres de ces navigations hasardeuses et héroïques.

En cette fin du XVII^e siècle, les feux à ciel ouvert laissèrent progressivement leur place à des mèches à réflecteurs paraboliques, enfermées dans une lanterne et donc protégées. Leur performance était beaucoup plus grande. Or le combustible utilisé, l'huile de baleine ou de poisson surtout, noircissait rapidement le miroir parabolique situé en arrière de la flamme et, faute d'un entretien constant, la portée du feu diminuait rapidement. Message d'assistance aux nuits de naufrages évités et de bienvenue au retour des conquérants des espaces marins, la lueur du balisage était née. Désormais fille du monde maritime, elle allait connaître un développement sans précédent au cours des temps de la révolution industrielle.

Naissance d'un grand service régalien : le service des phares et des balises

L'Empire transféra en 1806 la compétence du balisage des côtes de la Marine au Ministère de l'Intérieur dont dépendaient les Ponts et Chaussées. De grandes campagnes hydrographiques étaient en cours sous la direction de l'ingénieur hydrographe Charles-François Beautemps-Beaupré pour établir des cartes précises des littoraux français, ancêtres des cartes actuelles, dont les relevés n'ont rien à envier à celles-ci. Sans relevés précis, point de balisage précis. La Commission des Phares pouvait dès lors, en 1825, lancer son ambitieux plan d'éclairage des côtes de France, véritable ceinture lumineuse du littoral.

Le retour au calme et à la prospérité sous la Restauration sonna le début de près d'un siècle de construction de phares, feux et tourelles classés en quatre ordres selon leur puissance, leur optique et leur fonction (ce classement, élaboré par Fresnel, est maintenant abandonné). Ceux de premier ordre avaient vocation à éclairer les routes maritimes abordant le continent. Du second au quatrième ordre, le classement de l'éclairage des côtes était décroissant, des phares balisant les eaux et passages côtiers aux feux des entrées de ports et rades. Ce vaste programme commença par l'implantation de grands phares à terre ou sur les îles pour s'achever, au début du vingtième siècle par la titanesque entreprise de construction des tours en mer qui

exigeait des moyens techniques plus avancés comme la maîtrise du béton hydraulique.

Pendant toute cette période, des centaines de phares et tourelles ont été érigés. Selon les époques, leur forme architecturale diffère. Tours cylindriques sortant d'un bâtiment sous Louis-Philippe, colonnes massives comme des forteresses avec terrasses crénelées de style néo-médiéval, phares de section quadrangulaire et à pans coupés à la fin du XIX^e siècle, et tant d'autres encore, tous constituent un patrimoine unique au monde et particulièrement varié. Leurs intérieurs ont été réalisés avec le plus grand soin. Les matériaux utilisés sont de très grande qualité et raffinés. Ici, des boiseries en chêne de Hongrie, des parquets en marqueterie de bois rares, des rampes et poignées en bronze. Là, des parements en opaline protègent toute la hauteur du fût de la condensation intérieure et le sol de l'entrée est une vaste mosaïque représentant la rose des vents étoilée, symbole de Phares et Balises. Partout ce furent des réalisations de choix pour résister au temps et aux intempéries, signes d'une époque opulente. Une accumulation de cartes, bustes, cadrans solaires puis plus tard de photographies et tableaux aux cursives et couleurs appliquées venaient parachever l'impression de qualité que dégageaient ces lieux, par ailleurs entourés de jardins entretenus ou de parcs somptueux. Les phares étaient équipés d'appareillages divers, de mobilier, de vaisselle, de longues-vues et jumelles, marqués aux armes du Service et au nom du phare. Très peu de bâtiments à vocation purement technique ont connu en France une telle sollicitude pour leur réalisation. Ce furent les palais du littoral.

Malgré les affres de l'Occupation, mutilés et le plus souvent détruits inutilement à la fin du conflit par une armée en déroute, les phares ont été reconstruits intégralement, parfois agrandis ou renouvelés, tel le phare de Roches-Douvres, véritable cathédrale de granit rose surgie des flots de la Manche. Cet après-guerre fut la dernière période des chantiers de grands phares, éteinte avec la construction du phare de Saint Gervais à Fos (Bouches du Rhône) en 1978. Géré par un service puissant et structuré, ce patrimoine fut pieusement entretenu par des techniciens et des lignées de gardiens fiers d'en être les responsables et occupants attitrés.

Au cours du dernier quart de ce XX^e siècle, l'évolution des impératifs de la navigation internationale bouscula le rôle du balisage classique au profit de moyens numériques de nouvelle génération. La remise en cause de cet équilibre séculaire allait faire basculer le rôle des phares d'épine dorsale du



Fig. 3 : Chambre de veille du phare d'Eckmühl (cliché Pointud/SNPB).



Fig. 4 : Plafond en opaline et bronze doré du phare d'Eckmühl (cliché Pointud/SNPB).

balisage lumineux à celui de redondance nécessaire aux nouveaux systèmes de positionnement.

Déclin du service central des phares et balises

Entre 1971 et 2006, l'ensemble des phares fut automatisé, le premier étant celui du Banc des Barges au large des Sables d'Olonne (Vendée), le dernier, celui de Cordouan, situé à l'entrée de la Gironde. Entre ces dates, l'ensemble des phares passa à l'automatisation. Corollairement, chaque phare, à terre comme en mer, perdit définitivement ses gardiens. Si seuls des gardiens du patrimoine ont été installés à Cordouan pour surveiller l'édifice et assurer les visites des quelque trente mille visiteurs annuels, tous les autres phares, singulièrement ceux en mer, ont souffert de ces départs. Les gardiens assuraient un entretien constant et une vie quotidienne dans ces tours, chauffant et aérant ces édifices par nature soumis à des conditions d'humidité extrêmes et permanentes. Beaucoup d'aménagements, boiseries et mobilier, subissent depuis cette époque des dégradations sévères, certaines tours du large étant sans gardiens depuis des dizaines d'années, même si des équipes d'entretien y passent de temps en temps. Chacun s'accorde à dire que le phare de Kéréon au large d'Ouessant était le plus luxueux de tous les phares en mer : parquet en marqueterie d'acajou et de poirier, boiseries sculptées, mobilier en chêne de Hongrie. Sans gardiens depuis 2004, des infiltrations d'eau depuis la plate-forme supérieure ont attaqué les boiseries avant d'être découvertes et traitées tardivement avec des moyens de fortune. Que restera-t-il de tout cela plus tard ?

Si l'effectif du service des phares a drastiquement diminué au cours de ces décennies, ses budgets d'entretien ont encore davantage souffert, ne maintenant que le nécessaire et une capacité d'intervention en cas de panne, service oblige. Ainsi les phares, bijoux de la mémoire maritime nationale, sont-ils devenus au cours de cette période les victimes d'une approche uniquement budgétaire. Il reste que si un phare disparaissait – et ceci n'est hélas pas qu'une hypothèse saugrenue – il ne serait pas reconstruit. Outre le coût de son investissement, sa conception même en tant que tour habitable est désormais sans objet. La mission régaliennne de balisage se résume en réalité à maintenir en service un feu aux caractéristiques spécifiques selon le lieu. Un pylône fait l'affaire pour porter un tel feu télésurveillé, réduit drastiquement

ses coûts de mise en service et d'entretien tout en limitant les désordres dus à l'hostilité des éléments. Quant aux intérieurs, aménagements et objets mobiliers, nous évoquons plus loin ce riche corpus patrimonial pour grande partie détruit ou éparpillé «aux vents du large».

L'épilogue de cette mutation en forme de déclin trouve son apogée en 1992, année particulière dans la vie des phares, qui connaît deux événements majeurs : liquidation du service central des Phares et Balises, réduit au rang de simple bureau d'une sous-direction ministérielle et destruction du Dépôt des Phares érigé au Trocadéro en 1869, période de l'apogée de ce service. Le bâtiment, de belle facture et surmonté d'une grande coupole de phare, était le siège du service des phares et de la glorieuse Commission des Phares, dont le secrétaire fut en 1824 l'illustre Augustin Fresnel, inventeur de la lentille à échelons qui équipe depuis lors la quasi-totalité des phares dans le monde. Archives, livres rares, manuscrits savants, plans et cartes aquarellés, uniques maquettes de phares et de projets d'ingénieurs, se pressaient dans les grandes vitrines Napoléon III de ces lieux. *Sic transit gloria mundi.*

Vers un nouveau destin

Un phare n'est pas un simple édifice. Symbole fort de la présence volontariste de l'humanité face aux éléments hostiles, il est cette lumière, qui depuis des siècles, s'acharne à percer ces nuits de vents hargneux et d'embruns glacés. Il a ravivé la volonté de sauvegarder ce glorieux passé.

Entretenus avec parcimonie pendant près de trente ans, phares et tourelles sont restés soumis à des éléments ayant une forte capacité de destruction. Si, pour cette mission de service public de balisage, la qualité de la signalisation maritime française connaît un remarquable taux de fiabilité proche de 100 % toute l'année, il a été dit que le déploiement du positionnement par satellite annonçait l'extinction des phares et, partant, leur disparition. Ce risque reste prégnant. La grande navigation internationale par exemple n'utilise que très peu les phares. Porte-conteneurs et tankers sont contraints de suivre des routes de séparation de trafic éloignées de plusieurs dizaines de kilomètres des côtes, bien au-delà de la portée lumineuse des phares, la rotondité de la Terre plaçant leur rayon lumineux sous l'horizon. En revanche, le développement, dans le même temps, d'une navigation de plaisance aux

abords des côtes maintient la nécessité des phares. On comprend en effet que les moyens de navigation numérique à bord d'un voilier de dix mètres ne sont pas ceux d'un géant des mers. De même, une coupure inopinée d'énergie entraînant un *black-out* électronique n'a pas de conséquences comparables, les grands navires ayant plusieurs sources d'énergie à disposition immédiate. Dans l'euphorie des années du tout numérique, cette évidence a été oubliée, jusqu'à ce que quelques naufrages la rappellent opportunément, accidents incompréhensibles au regard d'une foi inébranlable dans les données satellitaires au milieu d'un chenal délicat. Une veille extérieure du balisage physique eût évité le pire. Ainsi coulait, le 30 avril 2007, le navire à passagers Gourinis dans les parages du phare de la Teignouse (Quiberon).

À l'orée du XXI^e siècle, les phares et balises de France, tels que conçus et exploités depuis plus de quatre cents ans, représentent un parc immense dont la mission de balisage, quoique irremplaçable *sui generis*, est chaque jour davantage assurée par une représentation virtuelle sur les cartes nautiques, elles-mêmes devenues numériques. Ainsi pensa-t-on, en haut lieu, que cette pléthore de phares et balises pouvait être nettement réduite sans pour autant handicaper l'efficacité du balisage. Des années d'abandon, pertes et destructions allaient ponctuer l'évolution de cet ensemble, qui de Dunkerque à Bonifacio et en outremer allait ouvrir une nouvelle page de son histoire, celle de son accession au rang de patrimoine.

L'AVENIR DE CE PATRIMOINE

Une prise de conscience

Il fallait se lever, faire savoir, urbi et orbi, que tous ces phares n'étaient pas que de simples édifices au service d'une mission publique, qu'ils étaient tout au contraire les témoins uniques d'une des plus riches pages de l'histoire maritime de notre pays, que leur présence constante et séculaire, leur résistance face aux éléments les plus hostiles, représentaient pour nous, contemporains du moment, la chance inouïe d'accéder au récit d'une saga maritime à nulle autre pareille, celle des chantiers hors normes et titanesques des phares en mer, celle des lignées de gardiennes et gardiens qui sans faillir ont servi la lumière salvatrice et attendue de tous les marins sans distinction de leur

nationalité. L'histoire allait nous permettre d'assister à la naissance d'un patrimoine, ce que très peu ont alors compris.

C'est en ce sens que 2002 a vu la fondation de la Société nationale pour le patrimoine des phares et balises (SNPB). Pionnière dans son domaine, elle a soutenu que ces monuments procédaient de la mémoire maritime du pays. Elle écrit l'histoire de ce patrimoine depuis ses débuts. Beaucoup de personnes pensaient qu'elle prêchait dans le désert. Son projet, que ces Cassandre qualifiaient d'irraisonnable sinon de fou était de faire reconnaître les phares comme patrimoine et de provoquer les circonstances qui mèneraient un jour à leur sauvegarde. Il s'agissait d'un choix difficile : le chemin était semé d'embûches, mais la détermination est un puissant moteur.

Le discours officiel de l'époque se voulait rassurant, alors que les découvertes et révélations de la SNPB montraient à quel point l'écart était



Fig. 5 : Manifestation de la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises devant le phare d'Ar-Men (2008) (cliché SNPB).

grand entre réalité et discours autorisé et que les soutiens se manifestaient de plus en plus. Les médias, la presse écrite notamment, jouèrent un rôle essentiel dès le départ. De nombreuses actions militantes ont déclenché l'intérêt que leur portait un cortège de médias de toute sorte, de France comme de l'étranger. Au cours de ces années, reportages, interviews, articles, et vidéos, signés par les plus grands médias, ont sensibilisé plusieurs millions de spectateurs et lecteurs. Une conscience collective se forgeait, apte à défendre ce patrimoine naissant. Elle allait progressivement sensibiliser les sphères du pouvoir, désireuses de reprendre la main sur un dossier auquel elles n'avaient visiblement pas cru.

Terribles tribulations d'un vaste patrimoine

Notre défense du patrimoine n'attira pas que de la bienveillance à l'égard de la SNPB. Énoncer ce qui manque dans un inventaire non suivi ne pouvait plaire à ses administrateurs. Vouloir comprendre les « disparitions », voire en chercher l'origine, engendrait rarement des débats sereins et ouvrait les horizons infinis des méandres administratifs où s'évanouissaient fort à propos nos requêtes. Parmi de nombreux dossiers, citons l'in vraisemblable disparition de l'intégralité du mobilier du phare du Planier à Marseille, que nous retrouverons des années plus tard en vente publique à Paris. Au-delà de son aspect rocambolesque, cette affaire relevait d'une enquête probablement pénale. Si une suite lui fut donnée, elle ne nous est jamais parvenue.

Citons le sauvetage du site du phare du Stiff (Ouessant), promis à une vente à la découpe par les Domaines à la demande du service des phares. La marge de manœuvre était plus qu'étroite face à l'assujettissement aux règles d'une administration toute-puissante. Malgré tout, les deux maisons de gardiens concernées dans cet ensemble exceptionnel furent, sur notre intervention, attribuées au Conservatoire du Littoral. Le site, dûment restauré par ce nouveau propriétaire, est un des hauts lieux du patrimoine des phares ouvert au public (Fig. 6).

La gestion du vaste patrimoine de phares eût pu être une affaire bien menée car le fonds était riche et surtout encore très présent, tout juste exhumé d'un temps qui relevait pour partie de l'ancienne vie des phares. Ce fut un désastre orchestré par l'absence de suivi attentif et minutieux dont firent



Fig. 6 : Grande optique de Fresnel (XIX^e siècle)
(cliché Pointud/SNPB).

preuve dogmatisme et pesanteur structurels. Ce qui est arrivé au patrimoine était prévisible, car les conditions de ses tribulations étaient réunies et leurs prémisses perceptibles, si l'on y portait un minimum d'attention.

Le déclin était prévisible, vue la mutation de l'ancien service des phares. L'automatisation systématique des feux dès les années 80 fut aussi déterminante. En vidant progressivement les phares de toute présence humaine, elle délaissait ainsi un matériel important qui, brutalement relégué du service actif au déclassement, devint l'objet de concupiscences diverses parfois personnelles. Car l'automatisation des phares en mer suppose leur électrification préalable et donc la dépose de l'ancien système d'éclairage au pétrole incandescent, et parfois l'ancienne optique. Ces pièces historiques aux matériaux de haute qualité étaient parfaitement entretenues en état de service par les gardiens et avaient toutes les qualités requises pour attiser les convoitises.

Il faut savoir que ces interventions furent la plupart du temps le fait de sociétés sous-traitantes titulaires de ces marchés, qui disposaient de la capacité technique pour délester un phare en mer de ses matériels pesants voire de ses meubles et boiseries. Il faudrait aussi évoquer tout ce que le service lui-même a dispersé et détruit sous le prétexte d'exigences comptables. Qu'un phare s'adapte à l'évolution technologique, rien de plus normal. Mais que cela se fasse sans le suivi attentif de son inventaire patrimonial ne peut être que préjudiciable. Des décisions administratives inconséquentes affectèrent irrémédiablement le patrimoine cible de campagnes de «travaux de nettoyage» radicaux notamment des phares en mer. Ainsi, celui d'anciennes publications du XIX^e siècle sur les phares, détruites par dizaines pour faire de la place dans les bureaux du service à la Défense. Un beau jour de juillet 2013, au pied du phare de la Vieille, on vit à la jumelle dresser un bûcher pour brûler mobilier et lambris jetés du haut de la tour. Le phare d'Ar Men fut vidé sans ménagement des «saletés accumulées par des générations de gardiens» (*sic*).

Débusquer le patrimoine vernaculaire est affaire d'attention subtile. Reconnaître qu'une optique de Fresnel relève du patrimoine est une évidence. Sauver du feu une chaise cassée mais gravée du nom d'un gardien et couverte d'entailles revient à vouloir conserver ce qu'il y a de plus marquant et rare dans le patrimoine, la trace du quotidien d'une vie écoulée. Un volume entier pourrait être consacré à la délicate question du démantèlement de tout ce patrimoine. La compilation de vingt ans de notes, de témoignages collectés, d'expériences vécues et de constats réalisés l'autorise (Fig. 7).

Persévérance

Il aura fallu attendre sept ans pour qu'en 2009, le Grenelle de la Mer, auquel le SNPB apporta sa contribution, permette aux phares d'acquérir le statut de patrimoine. Du moins juridiquement, car les solutions concrètes avancées, quoique ayant l'avantage d'avoir été formulées, ont manqué d'une vision globale et novatrice. Au vrai, il convient de considérer que le patrimoine des phares n'est pas un patrimoine comme les autres car la fonction première de ces édifices est de rester opérationnelle pour le service de balisage. Ceci induit une dichotomie, le phare établissement du balisage actif étant aussi monument patrimonial. Le Grenelle de la mer, reprenant notre



Fig. 7 : Phare des Pierres Noires (1872) (cliché Pointud/SNPB).

idée, a proposé que la gestion des phares ne soit plus uniquement opérationnelle mais intègre une dimension patrimoniale (Engagement n° 103). Cette proposition de bon sens, sans doute trop nuancée, a plongé les deux ministères concernés, l'Écologie à l'époque et la Culture, dans un sourd conflit de compétences. Cette situation a quelque peu évolué au cours des dix dernières années, alors que progressivement les phares devenaient pour la plupart monuments historiques.

Le Grenelle de la mer scella la cause des phares à terre en les rendant à la visite. Alors que les collectivités, qui associaient enfin phare et patrimoine, en retiraient dans l'enthousiasme les bénéfices, la SNPB comprenait que les grands laissés pour compte étaient les phares en mer, patrimoine dont tout un chacun s'accordait à trouver exceptionnel, unique, fabuleux, emblématique, source d'inspiration, de mystère et de romantisme puissant, mais pour lequel aucun de ces admirateurs ne sut jamais s'engager d'une quelconque manière, fût-elle symbolique. Ces monuments se dressaient bien visibles en mer et, tant qu'ils tiendraient debout, la raison de leurs thuriféraires

l'emporterait, préservant leurs prébendes attachées à ces nouveaux sanctuaires du patrimoine. Depuis le Grenelle de la mer, plusieurs vagues de classement et d'inscription à l'Inventaire sont intervenues au profit d'environ la moitié des édifices remarquables. La dimension patrimoniale des phares prend progressivement sa place.

Dans cette perspective, la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises signait en 2011 une convention d'occupation pour un phare en mer, celui de Tévenec (Finistère). L'objectif était double : restaurer le lieu pour l'ouvrir à un usage alternatif et l'ériger en emblème de la défense des phares en mer. Concernant la restauration des lieux, l'État a récemment lancé un vaste plan pluriannuel concernant les phares en mer, une décision en phase avec les choix politiques du moment et confortée par notre long combat militant. La traditionnelle rigueur budgétaire s'est muée en « programme d'action publique ». On ne parle plus de « révision » mais « d'action ». La différence n'est pas uniquement sémantique. La pandémie est passée par là. La création d'un ministère de la mer en juillet 2020, muni de compétences réelles parmi lesquelles la gestion des phares et balises est une bonne initiative.

Quel avenir pour ce patrimoine ?

Au cours de ces vingt dernières années, la notion de patrimoine des phares et balises a pris forme, est devenue concrète pour finalement s'imposer. À l'instar de nos côtes, toutes variées mais réunies dans la gestion sous la bannière du Conservatoire du littoral, les phares, bien que tous différents, composent un ensemble spécifique réparti sur tous nos littoraux. La France exerçant sa souveraineté sur la deuxième plus grande surface maritime au monde, il n'est pas illégitime d'accorder à ce patrimoine toute la place qui lui revient, d'autant qu'il possède la vertu de pouvoir générer ses propres financements pour peu que sa gestion soit enfin structurée. De ce développement long et technique, éloigné de notre propos, nous ne retiendrons que la problématique relative aux visites.

Une étude que nous menons depuis des années montre que les retombées financières du patrimoine ne sont en rien anecdotiques, sous réserve d'être mutualisées entre les acteurs du patrimoine des phares, généralement des associations ou collectivités autorisées par l'État. Ces gestionnaires du

patrimoine perçoivent le produit de l'exploitation touristique du phare. L'ensemble des trente-six phares ouverts actuellement à la visite représente en moyenne un million et demi de visiteurs soit un montant consolidé estimé de six millions d'euros, le ticket d'entrée valant en moyenne quatre euros (en 2021). Ce montant, abondé chaque année – sauf bien entendu en cas de pandémie – n'est pas, pour l'essentiel, injecté dans le patrimoine des phares, ceci pour de nombreuses raisons dont le développement ici serait trop long. Indiquons, par exemple, que les produits du phare qui cumule le plus grand nombre de visiteurs¹ sont gérés par une structure privée avec la bénédiction de l'État. Mais tout reste à faire, à remettre en ordre, au profit d'une gestion publique et efficace. Un référé de la Cour des comptes en 2012 reprend largement les propositions de la SNPB sur la gestion du patrimoine des phares. Nous attendons toujours les suites qui leur seront données.



Fig. 8 : Phare de Tévenec (1875) (cliché Charles Marion).

1. Phare des Baleines, sur l'île de Ré, avec plus de deux cent mille entrées de quatre à douze euros par adulte.

Le sort des phares n'a-t-il pas toujours été tributaire de projets à long terme ? Il est bien connu que ce n'est qu'après de nombreux naufrages survenus au cours de dizaines d'années que la demande pressante et justifiée de construire un phare était satisfaite, en général au cours du demi-siècle suivant. Nombre d'ingénieurs et architectes ont disparu avant d'avoir vu leur phare allumé. On souhaite que l'ère du numérique sera plus propice à assurer au patrimoine des phares un avenir digne de son si glorieux passé (Fig. 8).

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

- ABRAHAM (Jean-Pierre) (1967), *Armen*, Paris, Seuil.
- CHAURIS (Louis) (1998), « Construction d'un phare en mer d'Iroise : les Pierres Noires (1866-1872) » *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 105, n° 1, 1998, p. 71-89.
- COUR DES COMPTES (2012), « La gestion du patrimoine des phares et balises », *Référé n° 65129*, <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/24274>
- FICHOU (Jean-Christophe), LE HÉNAFF (Noël), MÉVEL (Xavier) (1999), « Phares histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France », *Chasse-Marée*, Douarnenez.
- GUICHARD (Jean) (2012), *De mémoire de phares*, Ouest-France, Rennes.
- GUIGUENO (Vincent) (2012), *Les phares, gardiens des côtes de France*, Paris, Gallimard.
- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, « Livre Bleu du grenelle de la Mer », p. 52, <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/094000356.pdf>
- POINTUD (Marc) (2018), « Lumière sur Tévennec », *Coop Breizh*, Spézet.
- RENARD (Léon) (réédition 1991), « Les Phares », *Ancre de Marine*, St Malo.
- REYNAUD (Léonce) (réédition 1995), *Phares et balises du XIX^e siècle*, E.N.P.C., Paris.

