

## **Comité d'histoire**

Ministère de l'Équipement, des Transports,  
de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer  
*Conférence du 27 février 2003*

---

## **Francis DREYER**

Docteur en histoire des techniques, Université de Paris IV - CNAM  
Chargé de mission pour l'inventaire des phares

# **Les phares de France et leur avenir**

---

Présentation de l'intervention :

1. Description de l'inventaire, de son travail, de ses méthodes ;
2. Analyse de ses résultats et de ses objectifs ;
3. Description du programme de valorisation des phares au travers de différentes expériences menées en France.

## **I. DESCRIPTION DE L'INVENTAIRE**

L'inventaire des phares a été demandé dans le cadre d'un protocole d'accord entre les ministères de la Culture et celui de l'Équipement (signé le 1er août 2001).

Il a été préparé dans le cadre d'un comité de pilotage auquel participaient :

- Marc PABOIS, des services de l'Inventaire général ; Jacques MANCHARD, du Bureau des phares et balises ; Alain DECAUX, de la DRAC Pays de Loire ;
  - pour la partie internationale : Guy CUNTY, du Comité de préservation des phares historiques de l'AIMS, a donné de nombreux renseignements sur les programmes étrangers déjà réalisés en Angleterre, aux États-Unis, au Canada ou en Norvège ;
  - l'École nationale des ponts et chaussées était représentée par Vincent GUIGUENO dans le cadre d'une étude économique ;
  - l'Institut culturel de Bretagne était aussi présent, rappelant ainsi son intérêt pour le sujet.
- Pour l'inventaire, Jean-Christophe FICHOU, historien, a participé à la réalisation de certaines fiches historiques sur les phares.

### Remarques préliminaires :

Pour l'établissement du corpus de l'étude, nous avons retenu une définition administrative donnée par le Bureau des phares et balises.

Pour être un phare, cet élément de signalisation doit avoir :

- une certaine fonction d'atterrissage, qui permet aux grands navires de se repérer au large ;
- une certaine portée ou puissance lumineuse supérieure ou égale à 20 milles ;
- une hauteur supérieure ou égale à 20 mètres (AIMS : 10m). Cette hauteur, au-dessus de l'eau du feu, définit naturellement sa portée géographique. C'est un critère intéressant puisqu'il sous-entend la présence d'une construction en forme de tour.
- une infrastructure importante qui abrite dans son enceinte un ou plusieurs bâtiments : logements ou locaux techniques.

L'inventaire a été réalisé de janvier 2001 à mai 2002.

Il a consisté en la visite de tous les bâtiments repérés, ainsi qu'une étude de leur documentation. Presque tous les phares ont été visités à l'exception de certains phares en mer du Finistère, trop difficiles d'accès.

Une deuxième enquête a été demandée : elle devait pointer et étudier tout le matériel ancien contenu dans les services, ainsi que leurs archives.

### **a) Décompte du corpus des phares**

Les services des phares et balises gèrent, pour toute la France, près de 7.000 éléments de signalisation maritime, à l'intérieur desquels on dénombre près de 2.500 éléments lumineux (+ 1000 sur les bouées) pour à peine 148 phares toujours en service.

L'ensemble de ces phares est à la charge de 33 services départementaux ; ce qui démontre déjà que tout programme de valorisation et de préservation possède, à la base, une forte connotation territoriale. Au sein du groupe de 148 phares, on peut repérer :

- 120 phares de métropole
- 9 en Corse
- 19 dans les DOM-TOM.

La répartition des phares par département diffère naturellement en fonction des régions. Comme prévu, le Finistère possède le plus de bâtiments : soit 23 phares, dont 14 sur des îles ou en mer. La région Bretagne possède à elle seule 52 phares, soit plus du tiers des phares français, et presque la moitié des phares du continent.

D'autres départements ne possèdent a contrario, qu'un seul bâtiment comme les Landes ou les Pyrénées-Atlantiques ou Orientales.

Cette différence doit être prise en compte puisqu'elle influence largement les procédures de valorisation des phares, qui, si on les classe d'une autre manière (sans respecter les critères administratifs, mais suivant leur lieu d'implantation) se dénombrent ainsi :

- 95 phares à terre (2/3 du total),
- 29 phares d'îles de toutes tailles (1/6 du total),
- 24 phares en mer (1/6 du total).

## **b) Rappel historique**

C'est en 1825 que le premier programme de signalisation voit le jour, mené par Augustin Fresnel et le contre-amiral de Rossel. Ce projet prévoit la construction d'une ceinture lumineuse autour de la France avec 51 phares différents, dont 33 phares de très grande taille.

Des budgets importants sont débloqués et le plan sera effectivement lancé en 1830 pour se terminer vers 1860. A ce moment, l'essentiel des grands phares à terre est allumé. On construit ainsi, les phares de Calais, Dunkerque, Gatteville, les Baleines, Chassiron, Porquerolles, Camarat ou les phares de Corse.

Avec l'amélioration des techniques de construction, les ingénieurs mettent des bottes et des cirés, et les premiers grands chantiers de réalisation des grands phares en mer commencent avec le Sénéquet en 1861, Roche-Douvres en 1867, les Pierres Noires en 1872, du Four en 1874 et Triagoz en 1864 ou Armen de 1867 à 1881.

La signalisation française est largement en place à la fin du siècle et l'on assiste alors aux grands chantiers des phares que sont la Jument en 1911, Kéréon en 1916, ou aux constructions de prestige comme Eckmuhl ou Sète.

A la fin de la seconde guerre mondiale, une grande partie des bâtiments est dynamitée par les allemands. Dès 1948, les reconstructions commencent pour élever de nouveaux bâtiments qui seront souvent réalisés avec la collaboration d'architectes régionaux.

## **c) Sur les techniques des phares**

On se souvient naturellement qu'Augustin Fresnel imposa les lentilles à échelon à partir de 1823 à Cordouan.

Ces appareils étaient très incomplets. Ils furent rapidement remplacés dès 1840/1850 par des optiques catadioptriques d'une forme similaire à celle que l'on connaît encore.

Les sources d'énergie étaient l'huile de colza, vers 1820, puis l'huile minérale, vers 1860, que l'on brûlait dans de très grandes lampes à mèches.

Vers 1900, on commença à employer la vapeur de pétrole projetée dans un manchon incandescent pour générer le faisceau lumineux.

L'électrification fut assez tardive, vers 1900/1930 et surtout destinée aux phares situés à terre. Puis les phares de mer furent automatisés dans les années 1980. Ils utilisèrent l'énergie éolienne ou solaire.

## II. SUR L'ANALYSE DES PREMIERS RESULTATS DE L'INVENTAIRE

### 1) Les phares

Globalement, l'ensemble des phares peut se partager en trois catégories différentes, déjà énoncées plus haut :

#### **a) Les phares à terre : 95**

Les phares à terre n'ont été, toutes proportions gardées, que faiblement modifiés. L'évolution des techniques, comme l'électrification a entraîné la construction de bâtiments complémentaires situés au bas du phare, sans toutefois dénaturer l'ensemble initial. Il y a toujours des « rajouts » qui permettent d'augmenter les surfaces de travail ou les habitations des familles des gardiens. Ce type d'aménagement se rencontre dans presque tous les phares (les Baleines, la Coubre, l'Espiguette, par exemple).

La partie lanterne ou supérieure du phare a été remplacée du fait de l'usure du temps ou des modifications techniques (vers 1900). Les bâtiments sont dans l'ensemble très bien entretenus et font l'objet de visites régulières par les services de l'équipement. L'intérieur, s'il n'est pas occupé par un logement de service ou de vacances est souvent abandonné. Les pièces sont alors vides et sinistres. Il se dégage parfois l'atmosphère étrange d'un lieu où le temps s'est arrêté.

En général, le bâti semble très sain. Le crépis qui se détache, à l'intérieur de l'escalier central, est le fruit des écarts de température et d'humidité entre les parois du phare. Il pourrait être facilement restauré. Il y a de très régulières infiltrations d'eau qui sont souvent dues à la porosité du phare, du fait de la mauvaise qualité des mortiers ou des briques qui ont été utilisées dans les constructions.

Nous héritons ici de techniques du siècle passé. D'une certaine manière, le critère « d'état général » est plutôt à étudier au cas par cas. Les ingénieurs essayent tous d'y apporter des solutions.

Les constructions annexes sont souvent à l'abandon et se délabrent, quand elles ne font pas l'objet d'une réutilisation pour les besoins du service, ou dans le cadre d'une valorisation touristique. Certains édifices de ce corpus présentent un état de conservation remarquable comme les phares de Saint Mathieu, Biarritz ou Camarat.

#### **b) Les phares des îles : 2**

1. Phares d'îles habitées. Lorsque l'île est très grande, ils possèdent le même intérêt que les grands phares à terre, comme Belle-Ile, le Stiff, ou Penmen à Groix. Leur état général est aussi très correct.

Le phare de Penmen, par exemple, est remarquable par ses différentes constructions annexes, par l'état de son optique et l'importance de sa salle des machines.

Le Stiff à Ouessant, possède un très réel intérêt historique puisqu'il a été construit en 1699, et que sa forme est restée inchangée depuis 1850. C'est pourtant un bâtiment qui doit faire l'objet d'un suivi et d'un soutien plus important puisqu'il se dégrade actuellement. La charpente est attaquée par les vers à bois (mérule). Comme beaucoup de phares, ces grands bâtiments font l'objet d'infiltrations ou de ruissellements.

2. Phares d'îles inhabitées. Les problèmes sont différents pour les petites îles inhabitées (le Pilier, Ile Vierge, les Moutons) car les phares subissent, non pas les dégâts des années, mais le vandalisme de plaisanciers ou de promeneurs.

Dans l'île du Pilier, par exemple, le sémaphore qui se trouvait en son centre a été complètement saccagé par des vandales. Le phare s'est barricadé derrière des vitres et des portes blindées pour empêcher toute effraction.

Il y a quelque chose à imaginer entre le Conservatoire du Littoral, les services départementaux ou les municipalités pour prévoir la présence d'un surveillant du littoral, au moins saisonnier, qui empêcherait de tels agissements.

Ce problème de vandalisme existe à différents niveaux dans tous les départements. Il risque de se reproduire sur tous les sites inoccupés comme les Moutons, ou bientôt les Sept-Iles.

#### **c) Les phares de mer : 24**

Les phares de mer ont été fortement modifiés suite à l'électrification par aérogénérateurs ou par la mise en place des capteurs solaires. Tous ces bâtiments possèdent des techniques qui n'ont plus rien à voir avec celles du début du siècle (sauf certains en Finistère, comme Kéréon).

Les optiques et les cuves à mercure ont été changées. Les premières optiques ont été remplacées par des appareils plus compacts qui tournent sur les anciennes cuves à mercure de grande taille.

Les phares sont presque tous surmontés d'aérogénérateurs dont l'installation a fortement modifié la structure même du fût ou de la lanterne. On est ici devant un bâtiment industriel qui a été transformé pour être plus opérationnel.

Les salles intérieures ont, elles aussi, fait l'objet de profondes modifications pour l'installation des accumulateurs ou des ateliers. Il ne subsiste que de très rares boiseries sur les murs.

Presque tous ces phares sont sujets aux dégradations (vents, pluies, ruissellements, rotations des entretiens trop espacés) qui accélèrent leur vieillissement. Ce sera le problème le plus délicat à résoudre dans le futur.

## **2) Objectif de l'inventaire**

Je voudrais maintenant développer la notion d'un inventaire, quand il se situe dans le cadre d'un programme de préservation et de valorisation. Je tiens à rappeler que le problème de la préservation des phares se pose dans tous les pays qui ont une ou plusieurs façades maritimes. Ainsi l'Angleterre ou la Norvège se sont déjà penchées sur ce problème.

Un inventaire permet d'avoir une vision globale de la richesse que représente un patrimoine comme celui des phares de France. Un tel inventaire n'est toutefois pas uniquement un listing des performances d'un bâtiment, ou l'énumération des principales dates de ses modifications.

Qui dit inventaire dit aussi comparaison. Il apparaît clairement, en étudiant l'ensemble des bâtiments, que certains phares se ressemblent beaucoup ; ce sont parfois des « jumeaux » que l'on retrouve à plus de 200 kilomètres de distance. Certains phares, par exemple, présentent une structure architecturale identique d'une région à l'autre, comme les phares aux soubassements et aux tours carrées que l'on retrouve en Méditerranée, en Corse, dans le Calvados ou à Groix. Il y a aussi beaucoup de phares de mer qui possèdent une forme identique ou proche : ceci s'explique par la période très courte des constructions.

Des phares ont été largement modifiés lors de l'automatisation, certains ont perdu leurs lanternes, d'autres ont reçu une nouvelle passerelle ou ressemblent à des bâtiments industriels.

L'inventaire doit donc apporter une vision comparatiste de l'ensemble de ce corpus et être capable d'attribuer une note qualitative et des priorités à la protection de certains phares. Pour les phares, l'originalité et le témoignage sont les « critères fondamentaux d'une évaluation patrimoniale ». Ainsi un phare doit avoir une fonction de « transfert », de « témoignage » d'un passé historique ou technique.

En suivant d'autres programmes internationaux de préservation des phares, nous proposons actuellement aux différents partenaires du programme français, la création d'un noyau central de préservation qui comprendra les bâtiments les plus représentatifs. Ces bâtiments pourront, plus tard, faire l'objet soit d'un classement au titre de Monuments historiques ou d'une simple inscription. Cela permettra de dynamiser dans un premier temps leur valorisation. La mise en avant de ces bâtiments sensibilisera les services et les collectivités sur la valeur de leur patrimoine.

## **3) Matériel scientifique et technique**

Les ateliers et locaux des différents services ont aussi été inventoriés dans le but d'y retrouver des appareillages techniques anciens et des matériels obsolètes. Cette opération systématique a permis d'organiser les objets en dix-huit catégories : lanternes, machines de rotation, lampes, énergie, optiques, fanaux et feux de port, bouées et têtes de bouées, etc, sans oublier le mobilier ou les matériels usuels. Un catalogue raisonné des pièces existantes a été établi. Il permet de situer le lieu du stockage et d'établir des comparaisons entre les différentes pièces préservées sur le sol français. Les objets représentatifs d'une évolution technique ou qui portent la marque d'une innovation seront ainsi protégés soit par leur déplacement dans un musée, ou leur préservation sur site.

### **III. PROGRAMME DE VALORISATION DES PHARES**

L'inventaire doit maintenant servir d'outil à la valorisation alternative des phares.

On sait que la venue du DGPS a fortement modifié les comportements des navigateurs. On peut donc penser qu'un jour, et cela comme les autres nations maritimes, la France sera « obligée » ou « incitée » à repenser profondément la forme de sa signalisation en abandonnant certains grands phares.

Si tel est le cas, il est nécessaire d'anticiper ces modifications dans le but de protéger ce patrimoine. Il faut donc trouver des solutions alternatives permettant, dans un futur peut-être proche, la préservation matérielle, économique et juridique de certains de ces bâtiments.

Par chance nous assistons maintenant à une nouvelle prise de conscience du public. Les phares deviennent le symbole d'une ville ou d'une région et font l'objet d'un engouement touristique et participent de l'image du littoral.

#### **1) La valorisation touristique**

Dans un premier temps, la valorisation d'un phare, au travers des visites, a été étudiée dans le cadre du rapport de fin d'étude de Philippe POTIN, élève à l'Ecole nationale des ponts et chaussées, sous la direction de Vincent GUIGUENO. Ce rapport devait mettre en avant la faisabilité économique de l'ouverture des phares aux visites avec un double objectif : d'un côté, permettre la visite d'un lieu patrimonial, et de l'autre, assurer l'entretien du phare avec l'argent récupéré sur les billets.

Il existe en fait deux grandes catégories de phares dédiés aux visites.

Les premiers que l'on pourrait appeler des « phares touristiques », qui possèdent de réels potentiels, sont déjà connus. Ils font déjà, pour la plupart, l'objet de programmes de visites comme Saint Mathieu, les Baleines, Cordouan/Grave, Chassiron, Batz, Gatteville et maintenant Penmac'h, ou de projets comme au Cap Frehel. Ces phares possèdent un fort potentiel de visiteurs qui oscille de 30.000 à 150.000 visiteurs pour le phare de l'île de Ré. Ces taux de fréquentation restent toutefois exceptionnels et extrêmement rares.

Ayant été amené à visiter presque la totalité des phares, j'ai pu relever les contraintes géographiques ou structurelles de ces visites. Il faut que le phare soit situé dans un circuit proche d'autres activités culturelles ou touristiques, qu'il présente des infrastructures complexes ou que le site soit remarquable. Peu de phares répondent, en fait, à ce type de figure. J'en ai à peine dénombré une petite dizaine.

Pour les autres phares, le nombre de visiteurs potentiels ou réels oscille plus entre 1.500 et 30.000 visiteurs. Le seuil de rentabilité d'une telle opération semble être 25.000 visiteurs. Il ne faut pas oublier qu'il est déontologiquement impossible de demander des prix d'entrée élevés. La somme de 2 € par visite a été décidée. L'idée d'un autofinancement est donc risqué.

Il est évident que le phare ne pourra pas s'auto-entretenir s'il n'est pas soutenu ailleurs. La place des collectivités territoriales est donc importante. Il faut savoir que l'impact des visites d'un phare ne se mesure pas uniquement en termes économiquement quantifiables.

Que serait le village de Penmac'h sans son phare par exemple? Quelle serait sa notoriété? Quelle est son action sur le flux des touristes qui passe à la pointe? sur le commerce de détail ou sur l'hôtellerie de la région?

C'est pourquoi, tout programme de valorisation d'un phare, que ce soit au travers de visites ou pour d'autres activités associatives, doit être réalisé impérativement avec une collectivité territoriale qui utilisera le bâtiment comme un vecteur de communication et de notoriété, ou comme un élément supplémentaire de son offre touristique.

Il y a actuellement une trentaine de phares ouverts dans le cadre de visites organisées par des associations ou des agents. Le programme de valorisation qui se met en place actuellement vise surtout à pérenniser ces opérations, « à les professionnaliser », à les « sécuriser » en confortant des collaborations entre les services des phares et les collectivités territoriales.

#### **2) Les activités alternatives**

Toutefois, l'isolement de certains phares ne leur permettra pas de s'ouvrir aux visites. De ce fait, d'autres solutions alternatives peuvent être envisagées pour ceux qui se trouvent en dehors de circuits touristiques importants. Il y par exemple, des concordances entre la présence de phares

isolés et la préservation de la nature, de la flore et de la faune. Ainsi nous avons déjà au phare de la Gachole en Camargue une collaboration avec un centre d'étude des oiseaux. Un tel principe qui possède une forte image positive peut se décliner ailleurs.

### 3) Le programme général

On peut relever cinq cas de figure dans un programme de préservation :

a) D'un côté, il y a des phares qui resteront toujours des éléments de signalisation maritimes du fait de leur position stratégique ou de leur fonction. Ils seront de toute façon entretenus, même dans le futur, par les services dans le cadre d'un nouveau programme de signalisation.

b) D'un autre côté, du fait des résultats de l'inventaire, certains phares seront protégés et préservés pour leur intérêt culturel ou historique.

c) La demande des collectivités entraînera la gestion de nombreux bâtiments du fait de leur caractère identitaire ou touristique au niveau local ou départemental.

Ne resteront alors que :

d) des phares dont l'entretien sera pris en charge par des associations diverses avec la collaboration des collectivités territoriales, pour exercer leurs propres activités.

e) et pour finir de simples bâtiments industriels qu'il ne sera plus utile de préserver.

## IV. LES PHARES DE MER

Vous avez peut-être remarqué que je n'ai, pour l'instant, que peu parlé des phares de mer. C'est pourquoi je voudrais terminer cette intervention par une remarque à destination du Finistère.

On a vu que plus du quart des grands phares se trouvent dans cette région et en particulier les phares de mer. La Bretagne possède à elle seule près du tiers de l'ensemble des édifices français, dont une trentaine de phares en mer. Il existe donc un lien très fort et évident entre cette région et les phares.

Il me semble, dans un premier temps, qu'une vaste table ronde doit être organisée avec les différents acteurs de ces départements, que cela soit naturellement avec les Côtes d'Armor, où le Sénateur TREMEL est déjà très actif sur ce sujet, les différents services culturels, les élus et naturellement l'Institut culturel de Bretagne.

Il faut maintenant redynamiser des volontés que l'on a entendues ici ou là. Des décisions doivent être prises rapidement concernant l'élaboration d'un plan de préservation des phares de mer qui demanderont la réunion de toutes les énergies de la Bretagne. La protection des phares en mer est bien plus complexe que la simple visite de phares à terre. Quoiqu'on en dise, il y a presque toujours l'impossibilité d'installer des solutions alternatives de visites ou des activités économiquement viables (sauf Cordouan, naturellement). C'est donc derrière une réelle *volonté politique de conservation d'un patrimoine régional* qu'un plan de préservation des phares de mer pourra se développer durablement.

Pour qu'une telle dynamique s'engage, il est aussi nécessaire de repenser et de soutenir la place du musée des phares d'Ouessant, à l'intérieur même de ce programme. Le musée d'Ouessant pourrait alors, du fait de sa situation particulière de réserve nationale et mondiale, devenir le *noyau possible de la préservation des phares de mer* situés autour de son archipel.

Pour terminer, il me semble urgent de coordonner l'ensemble de tous ces différents projets au travers d'un acteur central, qui aura la charge, comme l'a souligné Monsieur le Ministre Gilles de Robien, de redynamiser toutes les actions départementales tout en assurant la cohésion du programme général.

Nous sommes actuellement dans une période de transition.

Si les phares possèdent toujours une très grande importance au sein de la signalisation maritime, ils cherchent maintenant de nouveaux soutiens, de nouveaux moyens, de nouvelles activités

alternatives qui assureront, le moment venu, leur entretien, leur occupation ou leur présentation au public. C'est maintenant que ce vaste travail en amont doit se mettre en place. De tels programmes demande à la fois beaucoup de temps mais aussi beaucoup d'énergie. Elle demande surtout de faire partager à tous, une certaine idée de la protection d'un patrimoine maritime au sein du service public.