



Secrétariat général

Paris, 26 Janvier 2009

Source: DGMT

Patrimoine des phares

Decryptage

Éléments clés

159 phares

13 phares gardiennés : 5 sur une île, 8 à terre, 1 seul en mer (Cordouan)

22 contrôleurs des Travaux publics de l'Etat

6 Gardiennes de phares auxiliaires

À quoi servent les phares aujourd'hui ?

Les phares constituent un élément du dispositif mis en place par l'État français pour baliser les côtes de France. Ce sont des Établissements de Signalisation Maritime (ESM).

À l'origine, le programme d'éclairage de 1825 prévoyait d'éclairer le littoral à l'aide d'un dispositif de 51 phares conçu pour qu'un marin atterrissant sur la côte et navigant ensuite à quelques milles puisse toujours apercevoir au moins un phare.

Aujourd'hui, les 159 phares ont un rôle direct d'aide visuelle aux navigateurs moins important, compte-tenu du développement des aides radio-électriques (Loran, GPS, etc.). Environ 30 phares seulement sont réellement considérés comme des aides principales¹. Leur « niveau de service » est supérieur au taux de 95 % préconisé par l'AIMS².

Comment l'Etat gère-t-il la préservation des phares?

L'Association internationale de signalisation maritime (AIMS-IALA) a proposé dès 1985 de réfléchir aux moyens de préserver les phares historiques (historical lighthouses). Cette réflexion mobilise le bureau français des phares et balises depuis 20 ans. Celui-ci a mené plusieurs enquêtes afin :

- d'apprécier l'état de conservation de l'ensemble des phares,
- d'envisager les travaux à effectuer pour leur rénovation,
- de connaître les moyens de financer ces chantiers.

Un important travail a également été mené depuis 2000 avec le Ministère de la Culture :

- les aspects techniques, historiques, architecturaux, le mobilier et les équipements intéressants ont été répertoriés pour chaque phare dans un inventaire ;

1 Leur « niveau de service » est supérieur au taux de 95 % préconisé par l'Association Internationale de signalisation maritime (AIMS).

2 Association Internationale de signalisation maritime (AIMS)

- les modalités d'organisation des visites dans les phares ouverts au public ont été précisées dans un rapport remis en 2002 par l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) ;
- un travail de sélection des phares et feux les plus remarquables est réalisé depuis 2007 en vue de leur classement au titre des monuments historiques.

Quels moyens financiers l'Etat consacre-t-il à la rénovation des phares?

En 1998, l'Etat a lancé un ambitieux plan de modernisation dans le domaine des Phares et Balises. Pour la seule année 2007, l'Etat a dépensé un montant total de 5,7 M€, soit 12% de l'ensemble des moyens humains et financiers du domaine, pour la maintenance et l'entretien des 159 phares implantés sur le littoral français (qui ne représentent que 2,5% du nombre total des aides à la navigation).

Ne peut-on envisager des sources de revenus alternatifs pour soutenir les efforts de l'Etat ?

Les seuls revenus complémentaires envisageables sont les visites payantes des phares. Pour une quarantaine de phares ouverts à la visite, seul un très petit nombre est susceptible d'accueillir de nombreux visiteurs payants : les Baleines sur l'île de Ré, Chassiron, sur l'île d'Oléron, Eckmühl à la pointe de Penmarc'h. Les sommes ainsi recueillies ne peuvent nullement suffire à la rénovation du patrimoine des phares, aux mieux, ils constitueront un apport marginal.

Des travaux de rénovation ont-ils déjà été entrepris?

Plusieurs interventions extrêmement importantes ont déjà été réalisées. La reconstitution de la cuirasse du phare de Cordouan a ainsi été entreprise en 2005/2006 (financement des travaux à hauteur de 1,2M€ par le Ministère du Développement Durable sur un coût total de 4,575M€). D'autres opérations de rénovation, de ravalement et de peinture ont également été menées pour 2M€ en 2006. A titre d'exemple, des travaux de grosses réparations ont notamment été lancés sur les phares de Dunkerque (59), de Brighton (80), d'Ault (80) et de Créach (29). Des travaux de réfection ont également été réalisés sur les phares du Grand Jardin (35), du Herpin (35), du Haut-Banc du Nord (17), de Saint-Nicolas (33), de Camarat (83), de Vallauris (83), de la Giraglia (2A) et de la Revelatta (2A).

Qu'en est-il pour les phares en mer?

Le Ministère du développement durable est particulièrement actif au niveau international sur ce sujet techniquement très complexe. Il participe notamment à l'élaboration d'une méthodologie relative à la maintenance du génie civil des phares³.

Quelle est la difficulté de l'entretien des phares en mer?

La conservation des phares en mer est un sujet particulièrement difficile. En mer, les chantiers de rénovation sont difficiles humainement comme techniquement et représentent un coût considérable. A l'instar des phares à terre, les phares en mer sont désormais automatisés, ne sont plus habités et aucun usage alternatif n'est envisageable. L'accès par bateau étant le plus souvent très dangereux, le tourisme ne peut y être organisé. Ce qui exclue notamment le recours à des visites payantes. Un traitement spécifique doit être trouvé pour les phares en mer.

3 Des représentants du service français de Phares et Balises participent pour cela à un comité pour la sauvegarde des phares historiques de l'Association Internationale de signalisation Maritime (AISM/IALA), avec en particulier leurs homologues anglo-saxons (Trinity House en Grande Bretagne, Northern Lighthouse Board en Ecosse, Commissioners of Irish Lights en Irlande) qui sont confrontés aux mêmes problèmes.

Ne peut-on envisager de dissocier la préservation du patrimoine et la signalisation maritime?

Cette dissociation est déjà mise en oeuvre sur de nombreux sites. Elle prend notamment la forme de délégations de services publics auprès de sociétés privées ou de collectivités locales, comme aux phares des Baleines ou de Chassiron. Des autorisations d'occupation temporaires sont également accordées à des collectivités ou à des associations pour une petite vingtaine de phares.

Quelles sont les perspectives pour améliorer la préservation du patrimoine?

Certains départements, à l'instar du conseil général du Finistère, ont déjà initié un important travail en matière d'acquisition, de réhabilitation et de gestion des phares, des bâtiments annexes et d'anciennes maisons de gardiens de phare. L'Etat recherche actuellement une solution pérenne de gestion de l'immobilier du secteur Phares et Balises avec le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres. Ce dernier pourrait, sur la base d'une convention d'envergure, se voir confier une mission de sauvegarde, d'entretien et de valorisation d'une grande partie de ce patrimoine.

Que sont devenus les anciens gardiens de phare ?

L'automatisation a accompagné une importante évolution du statut et des tâches effectuées par les personnels. Les ex-gardiens de phare sont aujourd'hui des contrôleurs des Travaux publics de l'Etat, domaine Phares et Balises, et Sécurité maritime (PBSM), corps de catégorie B du Ministère du Développement Durable⁴.

Ils participent, principalement au sein des centres d'exploitation et d'intervention (CEI), aux missions du domaine phares et balises concernant les Etablissements de Signalisation Maritime, réalisées sous l'autorité des chefs de subdivisions chargées des missions de signalisation maritime. Certains travaillent également dans les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

⁴Leur recrutement s'est effectué à un niveau Bac. Ils ont bénéficié d'une formation initiale de 6 mois dispensée par le centre de formation polyvalent de Brest (CFP). Des sessions de formation continue sont également organisées chaque année sur des thèmes divers.

Annexe1

Liste des phares gardiennés

Département	Nom de l'Etablissement de Signalisation Maritime (ESM)	Type de phare
76	Phare d'Antifer	A terre
50	Phare de Carteret	A terre
50	Phare de Gatteville	A terre
22	Phare du Cap Frehel	A terre
22	Phare de Bodic	A terre
29	Phare de l'île de Sein	Sur une île
29	Phare de l'île Vierge	Sur une île isolée
56	Phare de Pen-Men (île de Groix)	Sur une île
85	Phare de la Pointe des Dames (île de Noirmoutier)	Sur une île
33	Phare de Cordouan	En mer
30	Phare de l'Espiguette	A terre
83	Phare de Camarat	A terre
83	Phare de Porquerolles	Sur une île
2A	Phare de la Chiappa	A terre

Ce tableau ne mentionne pas les centres de contrôle d'Ouessant (Créac'h), et de Belle Ile (Goulphar) qui nécessitent un gardiennage lié à l'activité du centre de contrôle.