

Valorisation des phares et des maisons-feux

Affirmer une politique ambitieuse
pour un patrimoine emblématique



Rapport CGEDD n° 010429-01, IGAM n° 2016-096
établi par

Christian Dieudonné, Antoine Pichon, Jean-Michel Suche
et Jean-Pierre Thibault (coordonnateur)

Juin 2016

Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.



Le phare du Petit-Minou à l'entrée de la rade de Brest. Allumé en 1848 ; photo DIRM NAMO

Illustration de couverture : les phares de l'île Vierge (Finistère) ; l'ancien date de 1845 ; le plus récent a été construit entre 1897 et 1902 ; d'une hauteur de 77m, Automatisé en 1910, il est le plus haut d'Europe.. Photo Philip Plisson pour DIRM NAMO, 2011.

Les rapporteurs remercient Denis Clément (CGEDD/MRR) pour sa relecture attentive et Josie Salin (CGEDD/HCSDT) pour son aide précieuse à l'assemblage et à la mise en page de ce document.

Sommaire

Résumé.....	5
Liste hiérarchisée des recommandations.....	11
Recommandations de niveau 1.....	11
Recommandations de niveau 2.....	11
Introduction.....	13
1. Comment vont les phares?.....	19
Signalisation maritime, patrimoine architectural et paysage emblématique du littoral.....	19
1.1. Un rôle toujours pertinent pour la sécurité maritime, mais des moyens de plus en plus réduits pour la maintenance des équipements et l'entretien du bâti.....	19
1.1.1. <i>L'utilité confirmée des phares pour la navigation.....</i>	<i>19</i>
1.1.2. <i>Des moyens fragiles et sous contraintes pour la maintenance des équipements et l'entretien du bâti.....</i>	<i>22</i>
1.2. Une triple valeur pour le « patrimoine des phares ».....	27
1.2.1 Un patrimoine architectural reconnu.....	27
1.2.2 Au-delà du bâti, des valeurs paysagères et immatérielles.....	30
1.2.2.1 <i>Des éléments emblématiques du paysage littoral.....</i>	<i>30</i>
1.2.2.2 <i>Un patrimoine immatériel et des légendes.....</i>	<i>31</i>
1.2.3 Des vecteurs de l'économie locale.....	31
1.3. Des incertitudes sur l'état des lieux :.....	32
1.3.1. <i>Une méthode d'évaluation pour un patrimoine globalement en bon état.....</i>	<i>32</i>
1.3.2. <i>Des choix d'investissement délicats.....</i>	<i>34</i>
2. Quatre acteurs pour une valorisation.....	37
2.1. La prudence du Conservatoire du littoral.....	37
2.1.1. <i>Lenteur du processus, malgré le savoir-faire et la légitimité de l'établissement.....</i>	<i>37</i>
2.1.2. <i>Comment faciliter ou accélérer les transferts ?.....</i>	<i>39</i>
2.1.3. <i>Préciser la notion « d'ouverture au public ».....</i>	<i>40</i>
2.2. Les atouts et les faiblesses des opérateurs sociaux du ministère.....	42
2.2.1. <i>Une politique sociale légitime mais par trop confidentielle.....</i>	<i>42</i>
2.2.2. <i>Des pratiques à clarifier et à homogénéiser.....</i>	<i>43</i>
2.2.3. <i>Un dispositif à consolider et à professionnaliser.....</i>	<i>45</i>
2.3. Les réserves à lever pour un implication accrue des collectivités territoriales.....	47
2.3.1. <i>Les bonnes pratiques et solutions juridiques existantes.....</i>	<i>47</i>
2.3.2. <i>Un partenariat avec l'Association nationale des élus du littoral.....</i>	<i>49</i>
2.4. Les apports et les limites d'une intervention des opérateurs privés.....	50
2.4.1. <i>Le déclassement et la vente de phares ou de maisons-feux.....</i>	<i>50</i>
2.4.2. <i>L'utilisation privative de phares ou maisons-feux en activité.....</i>	<i>50</i>
2.4.3. <i>La mise en valeur par un opérateur privé délégataire.....</i>	<i>51</i>

3. L'affirmation nécessaire d'une politique nationale.....	<u>55</u>
3.1. Rendre lisible le pilotage national.....	<u>56</u>
3.1.1. <i>Un référent national pour les phares</i>	<u>56</u>
3.1.2. <i>Renaissance et élargissement de la Commission des phares</i>	<u>58</u>
3.2. Mettre en place deux structures fédératrices complémentaires.....	<u>59</u>
3.2.1. <i>Vers un réseau des gestionnaires de phares</i>	<u>60</u>
3.2.2. <i>Le projet de « Centre national des phares »</i>	<u>62</u>
3.3. Imaginer une « solidarité patrimoniale » des phares de France.....	<u>64</u>
3.3.1. <i>Un label Patrimoine mondial au service de l'ensemble des phares</i>	<u>65</u>
3.3.2. <i>Des solutions d'ingénierie financière pour les « phares orphelins »</i>	<u>66</u>
Conclusion.....	<u>71</u>
Annexes.....	<u>73</u>
1. Lettre de mission.....	<u>75</u>
2. Liste des personnes rencontrées.....	<u>79</u>
3- Bibliographie.....	<u>83</u>
4- Liste des phares, maisons-feux et feux remarquables.....	<u>85</u>
5-Fiches de cas.....	<u>97</u>
6- Descriptif (en forme de fiche de poste) des missions remplies par Vincent Guigueno quand il était chargé de la politique des phares à la Direction des affaires maritimes.....	<u>117</u>
7. Comité de pilotage du Centre national des phares du 1er avril 2016.....	<u>121</u>
8.Crédential des phares de l'Iroise.....	<u>127</u>
9. Dimensions internationales.....	<u>129</u>



Le phare des Roches-Douvres (Côtes d'Armor), il remplace une tour métallique érigée en 1867 et détruite par les allemands en 1944. On procède à son allumage en 1954 après 7 ans de travaux ; le logement des gardiens comporte 5 étages et pas moins de 74 fenêtres. Photo DIRM NAMO



La double tourelle du phare de Senetosia (Corse, commune de Sartène, 1892)

Premier phare transféré au Conservatoire du littoral (2011) ; réaménagé comme gîte de randonnées.

Photo DIRM MED.

Résumé

Affirmer une politique ambitieuse pour un patrimoine emblématique

Issu d'un grand projet, développé à partir de 1825, d'éclairage systématique des côtes de France pour assurer la sécurité de leur approche, le patrimoine des quelque **200 phares et maisons-feux** a connu ces dernières décennies une triple évolution :

- **l'automatisation des lanternes** a vu disparaître les derniers gardiens à la fin des années 2010, laissant les phares et leurs locaux annexes inoccupés, donc d'un entretien moins facile ;
- **la généralisation des guidages maritimes par satellites** a mis en question l'utilité même des éclairages d'approche ou de signalisation des côtes ;
- **la valeur patrimoniale de ces édifices est désormais largement reconnue**, tant du point de vue de leur architecture particulière, de leur mobilier ou de leurs décors intérieurs, que du point de vue du paysage des secteurs côtiers ou des îles. Près de la moitié des phares sont désormais protégés au titre des monuments historiques ; de nombreux autres sont inclus dans un site classé ; parfois, ils sont des éléments-clés d'une opération grand site (Cap Fréhel...).

Or, contrairement à ce qu'on pouvait penser il y a quelques années, non seulement **les phares n'ont pas perdu leur utilité de sécurité maritime**, mais les points hauts qu'ils occupent et constituent avec régularité sur le rivage, trouvent déjà une utilité renouvelée dans des systèmes encore expérimentaux de localisation maritime.

De même, à l'inverse de certaines allégations, **les phares ne sont pas, globalement « en mauvais état »**, même si certains de leurs éléments, internes ou annexes, pâtissent de l'absence d'occupation permanente ou régulière. Une synthèse de l'état de conservation des bâtiments devrait toutefois être menée afin d'avoir une idée plus précise des travaux à y programmer et de leur degré d'urgence, dans un contexte général de réduction des crédits budgétaires et des effectifs affectés à la maintenance de ces équipements.

Pour la plupart des phares, **le retour à une situation d'occupation régulière des bâtiments** serait la solution la plus efficace pour garantir leur pérennité. Il s'agit donc de prévoir pour ces édifices des programmes ou actions de valorisation culturelle, sociale ou touristique.

La stratégie immobilière opportunément mise en place par la Direction des affaires maritimes distingue à cet effet quatre cas de figure dont la Mission a salué la pertinence tout en préconisant, pour chacun d'eux, des éléments d'amélioration :

1. **le Conservatoire du littoral**, devrait ainsi se voir affecter une cinquantaine de phares qui entrent dans le cadre de sa stratégie d'acquisition et de gestion durable d'espaces naturels côtiers ; il applique à ces espaces son principe habituel d'ouverture à tous publics qu'il juge cependant exclusif des fonctions traditionnelles d'hébergement social de loisir de certains anciens logements de gardiens. La mission recommande qu'à ce principe d'incompatibilité trop systématiquement avancé soit préféré un examen au cas par cas ;
2. **l'action sociale du ministère envers son personnel** dispose de 78 « unités d'accueil » réparties dans 35 phares, et gérées par des « associations sportives, culturelles et d'entraide » (ASCE) organisées au plan départemental. La Mission estime qu'une telle affectation, parfaitement légitime dans son principe et plutôt efficace à court terme pour assurer l'entretien des locaux concernés, devrait être

davantage professionnalisée ; ainsi l'appui matériel ou méthodologique des échelons régional et national devrait être accru au profit de structures départementales parfois en perte d'effectifs et trop dépendantes du seul bénévolat ; une modulation des redevances d'occupation en fonction de l'indice pourrait également être étudiée ;

3. **l'affectation des phares aux collectivités locales ou à leurs groupements** pourrait être facilitée et encouragée : il convient en premier lieu d'assurer pour ces collectivités la neutralité financière de l'opération, à l'image du régime consenti au Conservatoire du littoral. La Mission a constaté dans deux façades maritimes que certaines pratiques novatrices comme la superposition d'affectation domaniale avaient été localement acceptées par France-domaine ; cela mériterait une large diffusion ; à cette fin, la Mission estime qu'il faut accueillir très positivement la proposition formulée par le président de l'Association nationale des élus du littoral (ANEL), que soit rédigée une charte avec l'État permettant de diffuser les principes, les avantages et les « bonnes pratiques » de la valorisation des phares par les collectivités ;
4. la gestion purement privée demeurera très marginale en ce qui concerne ce patrimoine, celui-ci n'étant que très rarement désaffecté, compte tenu de son utilité maintenue pour la sécurité maritime : la Mission n'a ainsi recensé que 3 cas d'achat de phares mis sur le marché des chambres d'hôtes ou de la visite par leurs nouveaux propriétaires ; en revanche, **l'intervention d'un opérateur privé pour des services d'accueil ou d'hébergement** comportant un certain niveau de prestations ou de technicité peut contribuer très positivement à l'objectif global de valorisation, pour peu qu'elle respecte, par une exigence de qualité l'« esprit des lieux » de ces édifices d'exception : la mission a identifié plusieurs exemples ou projets originaux de réutilisation de ce patrimoine qui correspondent à une telle exigence. Un cahier des charges-type devrait en être déduit.

L'ensemble de ces options et de ces acteurs ont déjà permis ou permettront de très belles réussites, mais elles risquent de rester purement locales, voire de **faire progressivement disparaître le principe d'unité du patrimoine des phares qui a présidé à sa mise en place**. Cela pourrait aussi accentuer l'impression de dépossession ressentie par les agents du « service des phares et balises » qui restent très motivés par la mission qu'ils accomplissent, mission dont les phares représentent la partie la plus visible. Par suite, **l'affirmation d'une politique nationale qui soit le cadre de référence ou l'élément fédérateur des initiatives et des réussites locales** permettrait une lisibilité nationale de la gestion du patrimoine des phares, la mutualisation des avancées ou des difficultés ; elle éviterait aussi que soient laissés de côté certains phares (« orphelins ») n'intéressant aucune des catégories d'acteurs ci-dessus énumérées, de par leur configuration -inapte à recevoir du public- ou de par leur localisation – les rendant inaccessibles en mer mais aussi parfois à terre-.

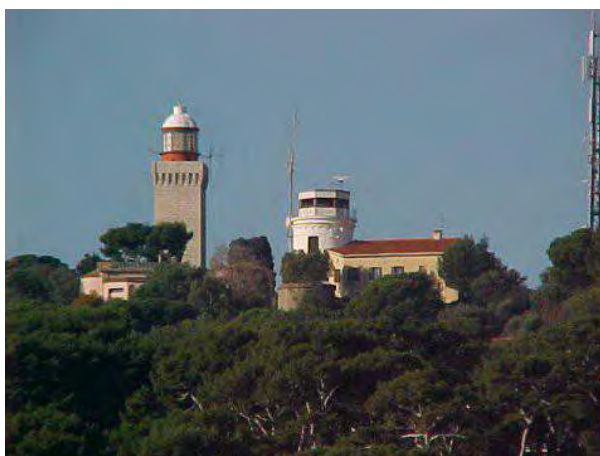
La mission recommande donc l'usage de **quatre leviers complémentaires** pour mettre en place cette politique, qui doit veiller à valoriser systématiquement le ministère en charge de la signalisation maritime :

- l'identification au sein-même de la direction responsable de la sécurité maritime d'**un agent référent** de la politique patrimoniale des phares, ancré dans le service responsable de leur fonctionnalité première, mais apte à y intégrer les composantes contemporaines d'architecture, de valorisation territoriale et de mise en contact des initiatives locales;

- l'élargissement à tous les partenaires de la politique ainsi préconisée (élus locaux, établissements publics, experts associatifs ou non, ministère de la culture notamment), de la très ancienne et prestigieuse **Commission des phares** (créée en 1811 et jamais dissoute), qui deviendrait ainsi l'organe collectif de suivi, d'impulsion et de débat sur cette politique d'ensemble ;
- le soutien à la structuration, sous une forme à définir par ceux-ci, d'un **réseau des gestionnaires de phares** principalement issus des quatre catégories d'acteurs ci-dessus ; ces derniers ont en effet pris, depuis six ans, à l'initiative de l'État, l'habitude de participer à des « journées des phares » annuelles, dans l'intervalle desquelles des contacts plus réguliers et mieux organisés seraient évidemment utiles (site extranet...) ;
- enfin, un appui résolu au projet de « **centre national des phares** » actuellement porté, avec le soutien de l'État au niveau ministériel, par le conseil départemental du Finistère, Brest-métropole, le parc marin de l'Iroise, et le parc naturel régional d'Armorique, gestionnaire du musée des phares d'Ouessant ; dans son soutien à l'émergence de ce « musée en réseau », point d'appui scientifique aux initiatives de médiation locales, l'État serait le garant attentif du caractère réellement interrégional de ce futur établissement.

Pour que cette politique nationale des phares concerne réellement tous les éléments de cet ensemble objectivement disparate, la mission recommande en outre de mettre en place deux éléments de « **solidarité patrimoniale** » entre les 200 édifices étudiés :

- d'une part, de façon symbolique, il serait utile de donner priorité, au sein des multiples dossiers en instance dans ce domaine, à la **candidature du phare de Cordouan au patrimoine mondial** : en effet, celui-ci met en avant son caractère d'« *exemple éminent d'un type de construction architecturale ou technologique* », c'est à dire figure de tête de l'ensemble des phares de France, le prestige potentiel de l'un rejaillissant, grâce à cet éventuel label, sur la valeur et la reconnaissance de tous ;
- d'autre part, plus concrètement, il faudrait afficher le principe et étudier la faisabilité économique juridique et financière, d'une « **Fondation des phares** », instrument de mutualisation des recettes des visites et de collecte de ressources supplémentaires (souscriptions, mécénat...) au profit des phares « orphelins » évoqués ci-dessus ;



Phare de la Garoupe à Antibes (Alpes Maritimes, 1948) ; photo DIRM MED

Le « mini-phare » du Verdon, dans le jardin de la subdivision, symbolise l'attachement des agents au plus emblématique objet de leurs missions. Photo JM Suche



Liste des recommandations

- 1.Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Réaliser une étude prospective sur le rôle des aides à la navigation en général et des phares en particulier en matière de sécurité maritime22
2. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) :Améliorer le suivi des retours des attributions de produits et des fonds de concours tant au plan national qu’au niveau interrégional.....25
- 3.Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Afin d’anticiper l’arrivée des nouvelles technologies et éviter les difficultés locales possibles, établir avec le ministère de la culture (Direction générale des patrimoines) une doctrine nationale partagée sur les obligations techniques des services d’entretien des phares vis-à-vis des objectifs de conservation des monuments historiques.....29
4. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Produire un document de synthèse de l’état de conservation des bâtiments (phares et locaux annexes).....35
- 5.Recommandation (au conservatoire du littoral) : Ne pas renoncer a priori à l’affectation au Conservatoire de phares dont les dépendances sont déjà utilisées en résidences de loisir social.....42
- 6.Recommandation (à la Fédération nationale des ASCE) :Étudier une modulation de la participation aux frais de séjour en fonction du quotient familial et du revenu fiscal du bénéficiaire.....43
- 7.Recommandation (à la Direction des affaires maritimes, à la Direction des ressources humaines et à la fédération nationale des ASCE) : Homogénéiser sur l’ensemble du territoire. les principes de répartition des charges (entretien, grosses réparations) et le traitement des occupations (redevance, fiscalité).....45
- 8.Recommandation (à la Fédération nationale des ASCE) : Promouvoir les unions inter-départementales ou régionales pour apporter un premier appui aux structures départementales les plus fragiles et mettre fin à la gestion de certaines unités d’accueil par des associations d’entraide situées hors du département d’implantation de ces dernières.....46
- 9.Recommandation (à la Fédération nationale des ASCE) : Étudier la possibilité d’élaborer une classification des unités d’accueil validée et mise à jour sur la base d’un contrôle qualité.....46
- 10.Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Diffuser dans tous les services déconcentrés le modèle de la convention de superposition d’affectations actuellement appliqué dans les deux façades maritimes Méditerranée et Sud-Atlantique.....49

- 11.Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) :Préparer une charte relative au patrimoine des phares entre l'État et l'Association nationale des élus du littoral, comportant à la fois des principes généraux de coopération locale entre les élus et les services concernés et les modalités possibles de cette coopération.....49**
- 12. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Étudier, à partir de l'exemple de la délégation de service public du phare des Baleines, un modèle-type d'affectation à une activité privée commerciale d'accueil ou d'hébergement.....52**
- 13. Recommandation (à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, et plus spécifiquement à la Direction des affaires maritimes): Identifier au sein de la Direction des affaires maritimes, un agent référent de la politique nationale des phares avec un profil d'ensemblier entre sécurité maritime, architecture et aménagement du territoire.....58**
- 14.Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Redéfinir les missions et la composition de la « Commission des phares » établie en 1811, pour en faire le lieu de pilotage collectif de la politique des phares.....59**
- 15.Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Susciter la structuration progressive d'un réseau de gestionnaires des phares, à partir des organismes publics et privés qui se rassemblent tous les ans lors des « journées des phares».....61**
- 16. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Soutenir la constitution « Centre national des phares » ; veiller à sa vocation interrégionale et à son ouverture internationale.....64**
- 17.Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Soutenir la candidature du phare de Cordouan au patrimoine mondial, et profiter de cette candidature pour sensibiliser le public à l'ensemble du patrimoine des phares de France.....66**
- 18. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Étudier la faisabilité économique, juridique et financière d'une « fondation des phares » alimentée par un prélèvement sur les recettes des visites dans les phares et/ou par des produits du mécénat, des dons ou des legs, en faveur des phares que leur situation d'isolement ou leur configuration architecturale rend impossible à valoriser.....69**

Liste hiérarchisée des recommandations

Pages

Recommandations de niveau 1

Recommandation (à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, et plus spécifiquement à la Direction des affaires maritimes): Identifier au sein de la Direction des affaires maritimes, un agent référent de la politique nationale des phares avec un profil d'ensemblier entre sécurité maritime, architecture et aménagement du territoire. 58

Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Redéfinir les missions et la composition de la « Commission des phares » établie en 1811, pour en faire le lieu de pilotage collectif de la politique des phares. 59

Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Susciter la structuration progressive d'un réseau de gestionnaires des phares, à partir des organismes publics et privés qui se rassemblent tous les ans lors des « journées des phares». 61

Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Soutenir la constitution « Centre national des phares » ; veiller à sa vocation interrégionale et à son ouverture internationale. 64

Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Produire un document de synthèse de l'état de conservation des bâtiments (phares et locaux annexes) 35

Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Étudier la faisabilité économique, juridique et financière d'une « fondation des phares » alimentée par un prélèvement sur les recettes des visites dans les phares et/ou par des produits du mécénat, des dons ou des legs, en faveur des phares que leur situation d'isolement ou leur configuration architecturale rend impossible à valoriser. 69

Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) :Préparer une charte relative au patrimoine des phares entre l'État et l'Association nationale des élus du littoral, comportant à la fois des principes généraux de coopération locale entre les élus et les services concernés et les modalités possibles de cette coopération 49

Recommandations de niveau 2

Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Soutenir la candidature du phare de Cordouan au patrimoine mondial, et profiter de cette candidature pour sensibiliser le public à l'ensemble du patrimoine des phares de France. 66

Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) :Améliorer le suivi des retours des attributions de produits et des fonds de concours tant au plan national qu'au niveau interrégional 25

Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Diffuser dans tous les services déconcentrés le modèle de la convention de superposition d'affectations actuellement appliqué dans les deux façades maritimes Méditerranée et Sud-Atlantique.	49
Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Étudier, à partir de l'exemple de la délégation de service public du phare des Baleines, un modèle-type d'affectation à une activité privée commerciale d'accueil ou d'hébergement.	52
Recommandation (à la Direction des affaires maritimes, à la Direction des ressources humaines et à la fédération nationale des ASCE) : Homogénéiser sur l'ensemble du territoire. les principes de répartition des charges (entretien, grosses réparations) et le traitement des occupations (redevance, fiscalité).	45
Recommandation (à la Fédération nationale des ASCE) :Étudier une modulation de la participation aux frais de séjour en fonction du quotient familial et du revenu fiscal du bénéficiaire.	43
Recommandation (à la Fédération nationale des ASCE) : Promouvoir les unions inter-départementales ou régionales pour apporter un premier appui aux structures départementales les plus fragiles et mettre fin à la gestion de certaines unités d'accueil par des associations d'entraide situées hors du département d'implantation de ces dernières.	46
Recommandation (à la Fédération nationale des ASCE) : Étudier la possibilité d'élaborer une classification des unités d'accueil validée et mise à jour sur la base d'un contrôle qualité.	46
Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Afin d'anticiper l'arrivée des nouvelles technologies et éviter les difficultés locales possibles, établir avec le ministère de la culture (Direction générale des patrimoines) une doctrine nationale partagée sur les obligations techniques des services d'entretien des phares vis-à-vis des objectifs de conservation des monuments historiques.	29
Recommandation (au conservatoire du littoral) : Ne pas renoncer a priori à l'affectation au Conservatoire de phares dont les dépendances sont déjà utilisées en résidences de loisir social.	42
Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Réaliser une étude prospective sur le rôle des aides à la navigation en général et des phares en particulier en matière de sécurité maritime .	22

Introduction

Valoriser les phares, pourquoi et comment ?

Les phares sont un mythe.

Ces bâtiments singuliers constituent **un élément essentiel du paysage littoral** : les multiples épopées ou légendes qui leur sont liées en ont fait un emblème de l'héroïsme des « travailleurs de la mer », ils constituent un « point de ralliement » des espaces côtiers, et leur rôle est même passé dans le langage courant : le « phare », au sens figuré, ne désigne-t-il pas l'élément le plus visible d'un projet ou d'un ensemble d'actions ?

Mais les phares sont aussi une réalité concrète qui requiert des définitions précises.

La définition officielle est fournie par la circulaire de l'Organisation maritime internationale (OMI) SN297 de décembre 2010 relative au système mondial de balisage en mer :

« Un phare est une tour, ou un bâtiment/une structure de taille conséquente, érigée dans un lieu géographique remarquable, portant un feu de caractère distinctif et constituant une marque de jour significative. Il fournit un signal lumineux de grande ou moyenne portée pour une identification de nuit ».

Cette définition est la traduction littérale de ce que l'on retrouve dans le *Maritime buoyage system* défini par l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), qui est désormais la référence dans les textes officiels français.

Cette définition doit cependant être précisée : on distingue en effet, dans les textes, comme dans la pratique des gestionnaires les phares, les maisons-feux (ou maisons-phares) et les feux (le cas échéant qualifiés de « remarquables »).

Pour une bonne compréhension de la problématique qui va être développée dans le présent rapport, ses auteurs (ci-après désignés : « la Mission ») proposent de retenir les définitions suivantes, s'appuyant sur les classements faits précédemment par la Direction des affaires maritimes (DAM) et le Centre d'études techniques maritime et fluvial (CETMEF), complétés le cas échéant par la prise en compte de l'intérêt patrimonial.

Le phare est une structure d'aide à la navigation servant d'amer (le jour) et de support à une source lumineuse (la nuit), permettant de loger, à l'intérieur même ou dans des bâtiments proches ou attenants, un ou plusieurs gardiens. Elle peut supporter des équipements complémentaires (antennes VHF : *very high frequency*, radar, AIS : *automatic identification system*), anémomètres, etc.) et présenter un intérêt historique ou patrimonial (d'ordre local, régional, national). Une telle structure mérite l'appellation de phare selon qu'elle remplit au moins 3 des 4 critères suivants :

1. sa fonctionnalité (grand atterrissage / atterrissage / grande route / jalonnement) ;
2. sa hauteur (supérieure ou égale à 20 mètres, la hauteur de l'ouvrage ne doit pas être confondue avec son élévation par rapport au niveau de la mer) ;
3. la portée nominale de son feu (supérieure ou égale à 20 Milles par visibilité météo de 10 Milles) ;
4. enfin son habitabilité :établissement abritant dans son enceinte un ou plusieurs bâtiments, ou établissement conçu à sa construction pour être gardienné.

La maison-feu ou maison-phare est une construction à vocation d'habitation, dont une partie de la structure est conçue pour supporter une source lumineuse et qui remplit les conditions (énumérées ci-dessus) pour obtenir le qualificatif de phare sauf en ce qui concerne généralement sa hauteur et/ou sa portée. Sa fonctionnalité est identique à celle d'un phare.

Enfin, le **feu remarquable** est une structure d'aide à la navigation servant de support à une source lumineuse (la nuit) et pouvant servir d'amer (selon le type de structure), qui ne mérite pas le qualificatif de phare parce que généralement elle ne remplit que 2 des 4 critères énoncés ci-dessus (généralement pas celui d'habitabilité ni de portée).

On compte aujourd'hui sur le littoral français (métropole et outre-mer) quelque **200 phares et maisons-feux** au sens des définitions précédentes.

Ces derniers ne sont toutefois qu'**une infime partie des 6.000 Établissements de signalisation maritime** (ESM) participant à la sécurité de la navigation et placés sous la responsabilité des services de la Direction des affaires maritimes du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (MEEM). Ces bâtiments appartiennent au domaine public maritime et sont mis à la disposition des directions interrégionales de la mer (DIRM) en métropole et des directions de la mer (DM) outre-mer. Leur entretien tient compte à la fois de leur ancienneté, souvent importante, et de leur exposition permanente aux tempêtes et aux intempéries.

Ces phares sont, en France le résultat d'une histoire qui prend des allures d'épopée.

À l'exception du phare de Cordouan, au débouché de l'estuaire de la Gironde, achevé en 1611 dans sa partie basse, après 27 ans de travaux, « *chaînon manquant entre phares modernes et phares antiques disparus* »¹, les phares français actuels sont pour l'essentiel les enfants ou petits-enfants du « *programme général d'éclairage des côtes de France* » de 1825, adopté par la Commission des phares et présenté par l'Amiral de Rossel.

Jusque là, il y avait bien eu des tentatives isolées pour améliorer la sécurité des approches des ports. Vauban fait ainsi construire à la fin du XVIIème siècle des « *tours à feux*, » à proximité des ports importants (La Rochelle, Brest, Dunkerque, Sète). Mi phare, mi tour de guet, ces feux alimentés par du bois ou du charbon, à faible portée, étaient peu performants, et les naufrages nombreux.

¹ V.Guigueno : « Les Phares, gardiens des côtes de France » coll. Découvertes Gallimard 2011.

L'ambition du programme de Rossel, digne héritier des conceptions jacobine et égalitaire de la Révolution, consistait à doter les côtes de France d'une chaîne lumineuse continue, de manière à ce que **tout navire à proximité des côtes puisse voir au moins deux feux pour se positionner**. En s'appuyant sur les performances techniques de la lentille à échelons de Fresnel permettant de porter la lumière à grande distance, c'est donc un programme de 51 phares, répartis sur le littoral, complété par 40 feux de port qui fut ainsi défini. Sa mise en œuvre ne démarra véritablement qu'à partir de 1833, et se réalisera au cours de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle.

Plusieurs noms illustrent cette série de réalisations remarquables : François Arago, Charles-François Beautemps-Beaupré, Augustin Fresnel, son frère Léonor, Léonce Reynaud, Cette première tranche de réalisations, sera suivie par une seconde entre 1855 et 1916 qui verra la construction de 20 phares supplémentaires, notamment en mer.

Enfin, de nombreux phares détruits pendant la deuxième guerre mondiale sont reconstruits jusqu'au début des années 60, avec les techniques les plus récentes, et notamment le béton et l'acier.

À noter que l'approche française d'un service gratuit apporté par l'État aux navigateurs est très différente de l'approche britannique : ponctuelle, limitée aux seules zones de danger, et payante. L'Angleterre confie en effet, depuis Henry VIII, la construction et la gestion des phares à une corporation de pilotes, la « *Trinity House* », alimentée par des *light dues*, perçus dans les ports. Mais c'est le modèle français, à la fois sur le plan des méthodes et de la technologie mise en œuvre, qui va pourtant se généraliser au monde entier.

Mais les phares sont depuis quelques décennies l'objet d'un triple phénomène.

D'abord, l'automatisation des lanternes s'y est généralisée au cours des années 1990. Les tout derniers gardiens de phares ont quitté Cordouan en 2015, pour céder la place à des agents d'un groupement de collectivités chargés, non plus de veiller à l'éclairage, mais d'accueillir les visiteurs et de surveiller le monument.

Dans le même temps, de nouveaux équipements des navires (GPS - *Global Positioning System*, radars) et de nouvelles pratiques de navigation se sont développés. Les grands armements maritimes internationaux menacent ainsi aujourd'hui de ne plus acquitter les *light dues* dans les ports britanniques, estimant le service d'éclairage des côtes désormais inutile !

Parallèlement, la valeur patrimoniale de ces édifices s'imposait dans les esprits un peu partout dans le monde. En France, dans le cadre notamment du Grenelle de la Mer², des demandes de valorisation patrimoniale se sont exprimées, dans un contexte de moyens humains et financiers forcément limités.

Les phares sont donc devenus aujourd'hui un objet de politiques publiques complexes.

² Engagement n°103.

Le ministre en poste au moment de ces demandes a ainsi fortement incité la Direction des affaires maritimes et le Conservatoire du littoral à réfléchir à des solutions de transfert des phares à cet établissement, tout en conservant leur mission de signalisation³.

A de très rares exceptions, les phares français sont en effet toujours actifs, et les ventes au privé après désaffectation se comptent sur les doigts d'une main.

La **Cour des comptes** a produit le 29 novembre 2012 un référé sur le sujet exprimant des réserves sur la politique de valorisation affichée en 2010, estimant notamment que le Conservatoire ne disposait pas des moyens juridiques et financiers nécessaires à cette nouvelle mission. Ce référé invitait aussi à clarifier la situation des associations d'entraide du personnel du ministère autorisées à occuper une partie des anciens logements de gardiens.

Un audit du Conseil général de l'environnement et du développement durable de 2012 sur le patrimoine immobilier du ministère à vocation de loisir social⁴ est venu très opportunément apporter des éléments d'appréciation sur la situation de ces associations et a produit une série de recommandations, en vue de maintenir une offre de loisir social adapté au sein du ministère.

Enfin, la Direction des affaires maritimes a plus récemment (juin 2014) arrêté **une stratégie nationale de gestion de l'immobilier de sécurité maritime**. Cette stratégie vise notamment, en respectant « *les orientations de politique immobilière de l'État* », à « *veiller à une gestion efficiente des moyens immobiliers alloués à la sécurité maritime* » et à « *favoriser la valorisation des biens en associant les partenaires compétents susceptibles de leur insuffler une nouvelle utilité* ».

Cette stratégie prévoit la mobilisation de plusieurs partenaires au nombre desquels **l'administration des monuments historiques**, le **Conservatoire du littoral** et, bien sûr, les **collectivités territoriales ou leurs groupements**, sur le territoire desquels les bâtiments sont implantés. Elle prend également en compte le **rôle social joué par une trentaine de phares au profit des agents du ministère**.

Une mission sur la valorisation des phares a donc été diligentée dans ce contexte.

Par lettre du 25 janvier 2016, rappelée en annexe, **la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer** a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable, qui s'est adjoint les compétences de l'Inspection générale des affaires maritimes, de produire **un rapport sur le patrimoine des phares et sa valorisation**. Le travail demandé ne consiste pas en la proposition d'un plan d'action puisque ce dernier existe déjà, mais, selon les termes du courrier de la ministre, la mission doit « *évaluer la qualité du dispositif mis en place et proposer les actions qui permettraient d'adapter la stratégie actuelle pour gagner en qualité et en efficience, en orientant au mieux l'utilisation des moyens et des compétences du ministère et notamment de la Direction des affaires maritimes* ».

³ Circulaire du 20 mai 2010.

⁴ Rapport CGEDD n°007821-01 de février 2012 « expertise du patrimoine immobilier du ministère à vocation de loisir social ».

En d'autres termes, il s'agit d'examiner les toutes premières réalisations accomplies dans le cadre de la stratégie formalisée en juin 2014, **estimer en quoi les pistes explorées sont encore pertinentes** et, le cas échéant, **proposer des inflexions, des éléments complémentaires, des innovations ou des approfondissements de certaines d'entre elles, ainsi qu'un ordre de priorité.**

La mission s'est d'abord attachée à mieux cerner l'objet de l'étude, le nombre de phares concernés, les critères éventuels de classement, les possibilités d'en évaluer l'intérêt au plan de la signalisation. Puis elle a cherché à dresser un état des lieux des premières réalisations de la stratégie de juin 2014 et identifier les difficultés qu'elle aura pu d'ores et déjà rencontrer, que ce soit en termes de moyens humains ou financiers ou de relations avec les partenaires actuels ou possibles.

Pour cela, la mission a rencontré plus de 60 personnes appartenant aux administrations de l'État, à des établissements publics, à des collectivités territoriales, à des représentants de plaisanciers, aux associations d'entraide du ministère. Elle a aussi auditionné plusieurs personnes reconnues pour leur compétence et leur expertise en cette matière. Ces rencontres se sont déroulées à Paris et sur le terrain dans les quatre directions interrégionales de la mer de métropole⁵.

Enfin, des ressources documentaires ont été rassemblées sur les exemples étrangers (annexe 9) et l'actualité française.

Le présent rapport s'articule en trois temps.

- il commence par examiner « **comment vont les phares** », un état des lieux sur leur utilité fonctionnelle aujourd'hui, les moyens qui leur sont alloués, mais aussi sur leur état général et les demandes sociales à leur égard ;
- il se livre ensuite à **un examen point par point de la stratégie immobilière** susmentionnée, en évaluant le rôle que peuvent y jouer les acteurs ou familles d'acteurs qu'elle sollicite ;
- il appelle enfin à affirmer **une politique nationale d'ensemble sur le patrimoine des phares**, qui pourrait se fonder sur des initiatives en cours de développement, dont la Mission a apprécié la pertinence, et permettre ainsi d'éviter les deux écueils que seraient la perte de vision globale et l'abandon corrélatif d'éléments importants de ce patrimoine.



⁵ Les informations relatives aux départements d'outre-mer ont été recueillies à l'occasion de la réunion parisienne des Directeurs de la mer ou de réunions téléphoniques avec ces derniers.

P. préc. : Comme son nom l'indique... (Var, 1837) Photo Rando-Var



La Maison-feu de Tévenec (Finistère, 1875), vide d'occupants permanents depuis 1910.
Photo parc marin de l'Iroise, Laurent Mignaux.

1. Comment vont les phares?

Signalisation maritime, patrimoine architectural et paysage emblématique du littoral

« Pendant longtemps, les phares ont signalé la terre aux marins, désormais ils signalent aussi la mer aux terriens »

Vincent Guigueno

1.1. Un rôle toujours pertinent pour la sécurité maritime, mais des moyens de plus en plus réduits pour la maintenance des équipements et l'entretien du bâti.

1.1.1. L'utilité confirmée des phares pour la navigation

Avec l'arrivée au milieu des années 1990 des moyens de localisation par satellites (GPS)⁶ et des cartes marines électroniques⁷ et leur emploi progressivement généralisé aussi bien en navigation commerciale qu'en navigation de loisir, la question s'est posée d'évaluer sur des bases objectives l'intérêt réel des phares aujourd'hui en termes de signalisation maritime.

La Mission a posé cette question à ses interlocuteurs. Les réponses ont été très différentes selon les personnes ou catégories de personnes interrogées.

Les plaisanciers reconnaissent que l'emploi des moyens électroniques de navigation est généralisé en particulier parmi les jeunes générations de navigateurs (moins de 45 ans) ; beaucoup de jeunes plaisanciers ne sauraient d'ailleurs pas forcément revenir aux méthodes traditionnelles de positionnement (identification des amers et points par relèvements ou sondes, usage de la carte papier), ce qui serait à l'origine d'une situation de danger en cas de panne du système satellite ou du récepteur GPS.

Le contrôle de cohérence, pourtant recommandé, entre les données de positionnement fournies par le GPS, ou le radar, et les indications fournies par de simples relèvements est très rarement effectué, ce qui serait pourtant indispensable pour identifier un possible décalage. Inversement, lorsqu'un phare connaît un dysfonctionnement, c'est bien plus souvent le maire ou les habitants de la commune qui signalent la panne qu'un navigateur lui-même⁸. Les usagers de la mer, qui ne sont guère réactifs en cas de dysfonctionnement d'un phare, le sont beaucoup plus à l'égard des marques de balisage latéral.

⁶ **Global Positioning System (GPS)** : en français *Système mondial de positionnement* ou *Géo-positionnement par Satellite*) est un système de géolocalisation fonctionnant au niveau mondial et reposant sur l'exploitation de signaux radio émis par des satellites dédiés.

⁷ Depuis le 1er janvier 2005, les plaisanciers peuvent utiliser des cartes marines électroniques en remplacement des cartes papier des régions fréquentées. Les informations nautiques doivent toutefois être à jour !

⁸ Le Phare d'Ailly a ainsi été en panne pendant 10 jours et seul le maire de la commune s'en est ému...

À noter enfin que le Bureau d'enquêtes-accidents Mer n'a pas retrouvé dans les accidents de mer sur lesquels il a travaillé au cours des 5 dernières années de cas où le dysfonctionnement d'un phare ait été à l'origine d'un événement de mer ou y ait contribué partiellement.

Tout ceci conduit la Mission à penser que le maintien en état de marche des phares ne doit se concevoir, s'agissant de leur mission de signalisation maritime (et donc de leur rôle de systèmes redondants en cas de panne du GPS), que si l'enseignement des méthodes de navigation par relèvements est poursuivi, à destination tant des marins professionnels que des marins de plaisance. Le phare n'est pas utile seul, mais parce qu'il s'inscrit dans un ensemble de méthodes de navigation et de savoir-faire, qu'il faut non seulement connaître au départ, mais également entretenir régulièrement de manière à les maîtriser.

Si les responsables de la Direction des affaires maritimes ou ceux d'une préfecture maritime, également interrogés sur ce point, admettent sur le plan des principes qu'un phare d'atterrissage au large d'une côte rectiligne peut avoir une utilité moindre, au plan de la navigation, que des feux d'alignement pour baliser l'accès à un chenal étroit ou dangereux, ils n'entendent pas pour autant prendre l'initiative ou la responsabilité de déterminer, parmi les feux, ceux qui mériteraient d'être éteints et renvoient à la procédure des commissions nautiques (grande commission nautique ou commission nautique locale, selon l'importance des travaux envisagés)⁹.

C'est en effet dans le cadre de ces commissions que toute modification envisagée au balisage existant, ou bien de nature à changer les conditions de navigation, est soumise pour avis aux principaux intéressés. Ces commissions comprennent des « *marins pratiques* » représentant les catégories d'utilisateurs (pilotes maritimes, pêcheurs, plaisanciers) et des représentants des collectivités intéressées.

Pour des raisons aisément compréhensibles, il est extrêmement rare que ces catégories d'utilisateurs, a fortiori dès lors qu'ils ne contribuent pas financièrement au service rendu, expriment un avis favorable à l'extinction d'un phare ou d'un feu, quand bien même son inutilité en matière de signalisation serait avérée. Nonobstant le fait que l'avis de la commission ne lie pas l'administration, un avis négatif ne sera jamais outrepassé par les autorités chargées de prendre la décision.

Il a été toutefois indiqué à la Mission un cas où l'avis favorable de la commission nautique locale avait été obtenu et avait permis l'extinction du feu ; mais ce dernier avait dû rapidement être remplacé, en raison des réactions de certains marins et plaisanciers, par un nouveau feu moderne à l'initiative d'une collectivité départementale (et donc à sa charge financière)¹⁰.

⁹ Décret n°86-606 du 14 mars 1986 modifié relatif aux commissions nautiques.

¹⁰ Le feu de la jetée Est de Honfleur avait fait l'objet d'une décision de déclassement après consultation de la commission nautique locale pour transfert à la commune. Face au coût de la remise en état du monument, en partie imposé par la DRAC s'agissant d'une tourelle inscrite à l'inventaire des monuments historiques, la mairie a décidé de ne pas réaliser les travaux. Devant les demandes insistantes des marins et plaisanciers, il a été décidé de rétablir un feu de mêmes caractéristiques, sur financement du Conseil départemental, la DIRM ayant apporté sa validation technique au projet.

Un autre exemple est fourni avec le feu de Men Grenn, près de Paimpol, qui légitimement et techniquement pouvait être supprimé ; mais cette perspective a soulevé une telle opposition de certains usagers localement (notamment pour la pêche à pied !) que le projet n'a pas eu de suite.

Ce qui fait dire à Vincent Guigueno, longtemps chargé de mission sur les phares à la Direction des affaires maritimes et auteur de plusieurs ouvrages sur le sujet, que dans ce domaine, il n'y a « *pas de rationalité, mais de l'acceptabilité* »¹¹.

En conclusion, il apparaît à peu près admis par tous que **les grands phares d'atterrissage n'ont plus la même utilité en termes de signalisation maritime**. La grande portée n'est plus forcément nécessaire et la puissance du signal peut donc être réduite. Pour autant, une fonction demeurera encore longtemps, c'est le **jalonement de la côte pour les navires, en particulier dans les zones réputées dangereuses (pointe de la Bretagne)**, ainsi que le balisage côtier, avec les chenaux d'accès aux ports.

Toutefois, les phares offrent aujourd'hui **des possibilités ou des potentialités nouvelles** en tant que « **points hauts** » et réserves foncières pour de nouveaux dispositifs pouvant intéresser la sécurité maritime dans l'avenir.

Ils servent déjà de supports pour des **antennes VHF** améliorant la couverture du réseau des secours en mer (canal 16) en zone côtière (portée de 5 à 30 milles). Le phare de La Hève est ainsi multi-usages, avec du matériel de Défense (Spationav), et des coupoles (faisceaux hertziens) du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS).

Ils peuvent accueillir également des **antennes relais d'opérateurs de téléphonie mobile** dans un cadre commercial. Outre l'intérêt de rapporter des recettes au service gestionnaire, la téléphonie mobile, en dépit de ses insuffisances en terme de couverture territoriale et de propagation, participe de fait au dispositif de sauvetage maritime¹². Les directions régionales des affaires culturelles (DRAC) sont cependant réticentes à autoriser sur les phares classés ou inscrits des travaux d'implantation de telles antennes, jugées non directement en lien (ce que la Mission conteste) avec la sécurité maritime.

L'Automatic Identification System (AIS) ou Système d'identification automatique (SIA) est un système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio VHF qui permet aux navires et aux systèmes de surveillance de trafic (CROSS en France) de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation couverte par des antennes VHF. L'AIS est généralisé, mais pas obligatoire, sauf sur les navires de commerce d'un certain tonnage. C'est un dispositif intéressant pour la navigation maritime permettant d'identifier les navires équipés, de déterminer leur route et leur vitesse et ainsi de prévenir les collisions, Même si le radar est reconnu comme plus efficace et si, de plus, tous les navires ne sont pas équipés de l'AIS ou bien le déconnectent (notamment les bateaux de pêche), le succès de ce système a entraîné une saturation des réseaux et crée un besoin important de déploiement d'antennes de type VHF, voire de dispositifs par satellites. C'est dans ce contexte que le rôle des phares pourrait être valorisé pour **faciliter le déploiement**

¹¹ Entretien avec la Mission le 2 mars 2016.

¹² Cas du sauvetage de Florence Artaud, tombée à la mer en 2011 au large du Cap Corse, et localisée grâce à son téléphone mobile.

d'antennes AIS en zone côtière réputée fréquentée, les satellites jouant un rôle complémentaire.

1. *Recommandation* (à la Direction des affaires maritimes) : Réaliser une étude prospective sur le rôle des aides à la navigation en général et des phares en particulier en matière de sécurité maritime .

1.1.2. Des moyens fragiles et sous contraintes pour la maintenance des équipements et l'entretien du bâti.

Des crédits budgétaires en légère progression mais une grande dépendance à l'égard des « fonds de concours »¹³ :

Les crédits alloués à la signalisation maritime sont portés par le budget opérationnel de programme (BOP) 205 « Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture ». Ils relèvent de la sous-action « signalisation maritime », elle-même partie intégrante de l'action 1 « sécurité et sûreté maritimes ».

Les crédits affectés à la signalisation maritime s'affichent en progression quasi continue depuis 2010 (+ 43 % en AP, + 32 % en CP entre 2009 et 2016). Ils tournent autour de 13 M€, fonds de concours compris. Toutefois, dans ces crédits, la part essentielle revient au fonctionnement technique et au fonctionnement courant des services des phares et balises et du service de compétence nationale « Armement des phares et balises » de Quimper; la part affectée à la modernisation des établissements de signalisation maritime et des moyens nautiques, est, quant à elle, beaucoup plus faible (soit 2,9 M€ en autorisations d'engagement et 2,2 M€ en crédits de paiement¹⁴). En raison des nouvelles règles de calcul des dépenses d'investissement résultant de la Loi organique pour les lois de finances, il n'est pas possible de comparer ces chiffres avec ceux antérieurs à 2006.

En revanche, il convient de noter que le recours généralisé aux entreprises plutôt que sous forme de régie ainsi que le classement ou l'inscription au titre des monuments historiques de près de 50 % des phares (cf ci-après § 1.2) entraîne une augmentation très significative du coût des travaux : exigences accrues de restauration de l'édifice dans son ensemble et non plus seulement de sa fonction d'éclairage. La DAM considère ainsi la somme de **13 M€** comme le niveau plancher de budget à préserver pour assurer les missions prioritaires du service. Elle évalue le coût total de la mission (investissement et fonctionnement) à 25 M€ par an, un phare à terre coûtant entre 20 et 50.000 € et un phare en mer 80.000 €. En outre, parmi les instruments de balisages (bouées ou perches), les tourelles maçonnées coûtent cher, mais ont de son point de vue un rôle plus important que les phares en termes de sécurité maritime.

¹³ Le terme exact, conforme à la loi organique sur les lois de finances (LOLF), devrait être « *attributions de produits* », dont les caractéristiques sont de n'être, à la différence des fonds de concours, ni fléchées, ni reportables. En contrepartie, leur gestion est beaucoup plus simple pour les services bénéficiaires. Il pourrait cependant y avoir matière à fonds de concours en cas de mécénat ciblé sur un phare spécifique.

¹⁴ Selon le rapporteur du projet de loi de finances 2016 pour le programme 205 (« sécurité et affaires maritimes ») devant l'Assemblée nationale, M. Jean-Louis Buisine.

Evolution des crédits de paiement (CP) affectés à la signalisation maritime depuis 2010
(source direction des affaires maritimes).

Programme 205 : Action 1 : CP des services maritimes des phares et balises Services maritimes des phares et balises	LFI 2010	LFI 2011	LFI 2012	LFI 2013	LFI 2014	LFI 2015	PLF ¹ 2016
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	8,0	7,9	8,8	9,2	9,3	9,6	11,35
Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	8,0	7,9	8,8	9,2	9,3	9,6	11,35
Titre 5 : dépenses d'investissement	3	1,9	3,8	3,3	4,4	3,2	2,2
Dont dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3	2	3,8	3,3	4,4	3,2	1,9
Titre 6 : dépenses d'intervention	0,5	1,5				0	0,25
Total tous types de dépenses	11,5	11,3	12,6	12,5	13,7	12,8	13,8

LFI : loi de finance initiale ; PLF : projet de loi de finance, en l'occurrence, le « budget » voté par le parlement en fin d'année dernière.¹⁵

La politique affichée par la Direction des affaires maritimes ne peut que définir des priorités dans ce contexte budgétaire tendu. Mais on doit s'interroger sur les critères d'évaluation utilisés tant pour l'analyse de l'état du bâti, que pour le choix des priorités.

En matière de gestion patrimoniale, elle s'appuie tout d'abord sur une distinction entre les moyens matériels qui appartiennent en propre aux directions interrégionales de la mer et directions de la mer (ce qui est le cas des aides à la navigation ne relevant pas de l'immobilier telles que bouées, feux, espar...), et les moyens mis à disposition, appartenant à d'autres services tels que les biens immobiliers (phares, centres de balisages,...) propriétés de France-domaine.

La Direction des affaires maritimes, tout en recherchant la protection des ouvrages dans la limite des moyens disponibles (voir ce qui est dit plus haut sur l'enveloppe financière), concentre ses efforts en matière immobilière par une programmation triennale privilégiant :

- la conservation des **éléments bâtis indispensables** à la signalisation maritime, la **mise en sécurité interne des ouvrages** pour les interventions techniques du personnel et la mise en sécurité de **l'environnement des sites** (risques de chutes, gestion des matières dangereuses..) pour ceux qui s'en approchent ou les visitent ;
- **les opérations urgentes** pour la conservation des biens afin d'éviter la ruine des ouvrages ;
- les actions permettant d'assurer la **conversion des biens vers une destination complémentaire** (dévolution à des collectivités intéressées, ou cession à d'autres organismes en l'absence d'intérêt manifesté), ce qui permet, à terme une réduction des charges d'entretien pour l'État.

¹⁵ Attention : à partir de 2012, des crédits de fonctionnement, à hauteur de 1,5 M€, qui relevaient jusque là du programme 217 (moyens généraux du ministère) ont été intégrés dans le programme 205 (« sécurité et affaires maritimes ») que décrit le tableau ci-dessus.

Surtout, dans ce total, les « fonds de concours » ou plus exactement les « attributions de produits » représentent une somme de deux à trois millions d'euros. Ce montant représente moins de 10% du programme « sécurité et affaires maritimes » (charges de personnel comprises) mais **près du quart des crédits cumulés du titre III et titre V mobilisés par la seule mission phares et balises**. Ces fonds de concours correspondant à des opérations de balisage pour le compte de tiers, résultent de conventions négociées entre les services de l'État et les collectivités et tiers concernés (par exemple, le balisage de l'accès aux ports départementaux).

Ces fonds de concours, qui peuvent même atteindre ponctuellement 30 %, voire 60 % (Charente-Maritime) des recettes d'un service des phares et balises vont en diminuant année après année, et plusieurs directions interrégionales ont signalé la quasi-impossibilité de suivre le retour effectif au service prestataire des crédits obtenus par cette voie, alors que le service a bien effectué les travaux, et souvent avancé les dépenses¹⁶. La procédure de gestion des « attributions de produits » qui a été décrite semble complexe (émission d'un titre de perception par la Direction interrégionale, saisine par le service comptable, signature par la Trésorerie générale désignée, expédition à Lyon, puis retour à la Trésorerie locale qui émet le titre et perçoit les sommes). Si ces produits sont reçus tardivement (après le 15 septembre), ils restent bloqués au niveau national et ne reviennent pas forcément à l'interrégion.

Les raisons de ce changement tiennent au refus désormais opposé par le ministère du budget d'autoriser les reports de produits non effectivement consommés. Dans ce contexte, la Direction des affaires maritimes incite les services à faire accélérer les réalisations et donc les recouvrements dès le début de l'année, de manière à éviter les demandes de report. Pour accompagner ces efforts, elle met en place auprès des directions interrégionales une avance de 50 % des attributions de produits calculée sur les produits de l'année précédente et les prévisions de l'année en cours. Cette première tranche sera éventuellement complétée en cours d'année sans distinguer entre produits et fonds du Trésor, en fonction des échéances. Elle alloue ces sommes globalement à la Direction interrégionale, en lui laissant le soin d'arbitrer la ventilation des crédits entre les services utilisateurs¹⁷.

La Direction des affaires maritimes est bien consciente que le service ne dispose plus de visibilité sur les crédits dont il peut bénéficier, mais elle estime que cette situation est exceptionnelle pour 2016 car consécutive à la mise en œuvre de la nouvelle procédure et s'engage à communiquer aux DIRM tous les éléments détaillés de nature à retracer les paiements reçus des collectivités.

Au-delà de leur importance quantitative dans les ressources financières du service, les attributions de produits sont également un moyen de motiver les agents, ainsi que cela a été souligné par plusieurs subdivisionnaires. Pour autant, il s'agit d'une ressource fragile, car elle dépend aussi de la situation financière des collectivités

¹⁶ C'est le cas des frais de relèves sur Cordouan, dont 50 % sont à la charge de la Direction remboursés par le gestionnaire des visites (voir fiche de cas en Annexe 5)

¹⁷ En matière de péréquation des crédits, les pratiques des Directions interrégionales sont très variables : certaines d'entre elles restituent les produits aux services qui en sont à l'origine, d'autres effectuent des compensations entre produits et fonds du Trésor, d'autres enfin ventilent les produits selon les besoins prioritaires (c'est le cas en Nord-Atlantique-Manche-ouest qui peut s'appuyer sur l'histoire déjà ancienne du service interdépartemental des phares et balises de Bretagne).

territoriales et de la capacité des services déconcentrés à continuer à leur apporter des prestations dans un contexte de réduction de l'emploi public.

Avec les opérateurs de téléphonie mobiles, des conventions bipartites permettent à certaines directions interrégionales le retour direct de 100 % des redevances. Toutefois, ce n'est pas le cas partout, puisque dans certaines régions, les recettes sont traitées comme des fonds de concours de droit commun. Selon la Direction des affaires maritimes, ces pratiques devraient être rapidement homogénéisées, avec la mise en place de conventions d'utilisation type en lien avec France-domaine.

2. ***Recommandation*** (à la Direction des affaires maritimes) : *Améliorer le suivi des retours des attributions de produits et des fonds de concours tant au plan national qu'au niveau interrégional*

Il est tout aussi compliqué de suivre **le retour des crédits issus de la vente de biens désaffectés**, ce retour n'étant semble-t-il envisageable que partiellement (15% alors que le taux de retour était de 50 % auparavant) et seulement si le service a en portefeuille un projet de construction ou d'aménagement susceptible d'être engagé. Les ventes du logement de Granville et de la maison de Port-en-Bessin n'ont rien rapporté directement à la Direction interrégionale.

En la matière, la règle actuelle est que 50% des sommes perçues sont affectées au désendettement de l'État. Le solde est versé soit au « *projet d'initiative locale* », soit au compte d'affectation du ministère concerné¹⁸. Il ne serait pourtant pas choquant que les sommes tirées de la vente de biens désaffectés issus de la signalisation maritime (très peu nombreux en ce qui concerne les phares, du fait de leur utilité confirmée évoquée plus haut) puissent être affectées prioritairement à l'entretien de ce même patrimoine immobilier ; toutefois une importante modification serait à apporter aux règles appliquées jusqu'à présent (voir ci-après § 3.3, le principe de « *solidarité patrimoniale* »).

Des moyens humains en forte contraction.

Les moyens en effectifs de la Direction des affaires maritimes participant à la mission de signalisation maritime sont portés par l'action 11 du programme 217 « *conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables* ».

Au titre de l'année 2015, 765 agents étaient affectés à la mission « signalisation maritime », dont 280 à l'armement des phares et balises pour armer les différents bateaux baliseurs. Sur ces 765 agents, il y avait 214 ouvriers des parcs et ateliers (OPA), 395 agents de catégorie C, 144 de catégorie B et 12 de catégorie A.

Les documents disponibles n'ont pas permis à la Mission de déterminer précisément l'évolution dans le temps des effectifs affectés à ces tâches. Toutefois,

¹⁸ Si le bien en question se situe dans le cadre du projet d'initiative locale (PIL), consacré à la rationalisation de l'immobilier de l'État suite aux restructurations de ses services et placé sous la responsabilité du Préfet, c'est à celui-ci qu'il appartient de déterminer à quelle opération le produit de la cession doit être affecté : il y a en fait peu de chances de voir des crédits issus de la vente d'un phare ou de ses dépendances revenir à l'entretien lourd d'un autre phare, tant les besoins de relogement des administrations sont importants.

il a été indiqué que les effectifs avaient connu une réduction de 15 à 20 % par rapport à 2010, qui était déjà une année difficile du fait de la création des directions interrégionales de la mer. C'est en effet en 2010 que les transferts d'effectifs de la mission phares et balises des directions départementales, ont été effectués vers les nouvelles directions interrégionales, avec des pertes notamment sur les effectifs assurant à temps plein ou partiel les fonctions de gestion (ressources humaines et crédits).

C'est sur les effectifs affectés aux missions de signalisation maritime qu'a porté jusqu'à présent l'essentiel de l'effort de réduction des effectifs fixé par les directives gouvernementales. Or, un nouvel effort de réduction est demandé ; si l'on se réfère aux seuls effectifs-cibles de la mission « signalisation maritime » du programme 205¹⁹, il y avait 737 équivalents temps plein (ETP) en 2013 et 685 en 2016, soit une réduction de 7 % en 3 ans, laissant apparaître un sureffectif qui ne sera résorbé que vers 2022, compte tenu de la pyramide des âges de la population considérée²⁰.

Ce contexte de réduction très significative des effectifs techniques des phares et balises pourrait, s'il se poursuivait, rendre incertaine la capacité de la Direction des affaires maritimes et de ses services déconcentrés à mettre en œuvre la stratégie définie pour le patrimoine immobilier de signalisation maritime. Ce phénomène de réduction vient accentuer le sentiment général de déclin de la mission perceptible chez les agents, voire de « *dépossession* » lorsque la mission de valorisation d'un phare est transférée au Conservatoire du littoral, à une collectivité, ou à un opérateur public ou privé (cf ci-après 2^e partie) .

Au delà de l'aspect quantitatif des moyens humains disponibles pour la mise en œuvre de la politique de signalisation maritime, il existe également un **aspect qualitatif de compétences**. La Direction interrégionale Nord-Atlantique-Manche-ouest souligne un réel besoin de **formation/sensibilisation des subdivisionnaires**, effort auquel elle pourrait d'ailleurs contribuer, notamment sur l'approche de la compacité des matériels techniques à maintenir dans les bâtiments : il s'agit d'occuper de manière optimale l'espace technique, pour ne pas obérer les autres usages possibles ; par exemple, il n'est pas indispensable, même si c'est plus « facile », d'installer un groupe électrogène en plein milieu d'une pièce.

L'approche qui est demandée aux agents des phares et balises par la stratégie immobilière de l'administration centrale pour la valorisation des sites est assez éloignée de leur métier initial. Elle exige des savoir-faire nouveaux au plan des relations avec les collectivités ou les autres acteurs locaux, de l'évaluation d'un patrimoine à caractère historique ou culturel et de sa valorisation touristique. Lors de ses visites de terrain, la Mission a noté que de nombreux agents avaient ainsi acquis dans ces domaines une réelle expertise qu'il convient de capitaliser et de faire partager aux autres, par une approche en réseau et en partenariat associant les délégations du Conservatoire du littoral, les gestionnaires associatifs de phares, les experts des directions régionales des affaires culturelles, les architectes et cabinets spécialisés ou encore les collectivités locales²¹.

¹⁹ Ce décompte est différent de celui fourni par l'outil « phoebus » qui intègre aussi des agents hors programme 205 ou classés outre-mer.

²⁰ La directrice des affaires maritimes est d'ailleurs intervenue en début d'année auprès du secrétaire général du ministère pour signaler que la diminution demandée sur les effectifs de la signalisation maritime avait atteint sa capacité contributive maximale, et a demandé un moratoire sur cette diminution.

²¹ On reviendra sur cette évolution positive des compétences en 3^e partie de ce rapport, quand sera abordé la question de la mise en réseau des gestionnaires de phares.

1.2. Une triple valeur pour le « patrimoine des phares »

Jusqu'à une date relativement récente, les phares et maisons-feux étaient principalement regardés, notamment par les « terriens », comme de simples objets techniques et leur intérêt ne dépassait guère le cercle des marins. Assez curieusement, si l'on songe au mythique phare d'Alexandrie, et hormis l'incontournable phare de Cordouan (classé au titre des Monuments historiques dès 1862) et quelques édifices romains ou médiévaux, la notion de patrimoine leur était relativement étrangère, sauf peut-être, à titre historique, dans l'esprit des membres des Ponts et Chaussées qui trouvaient là de beaux symboles à la gloire de l'ingénieur à l'instar de certains ouvrages d'art routiers, ferroviaires ou fluviaux parmi les plus remarquables

Il faut attendre la fin du XXème siècle et plus sûrement le début du XXIème, voire la dernière décennie, pour que se manifeste un réel intérêt pour ces édifices. L'explication sociologique dépasse bien évidemment le cadre fixé à la Mission -qui ne dispose pas d'ailleurs de toutes les compétences requises pour l'appréhender. Néanmoins, celle-ci a pu noter, dans l'émergence de ce changement de regard sur les phares, voire de l'engouement qu'ils suscitent désormais, au-delà des évolutions sociétales, le rôle de quelques personnalités, d'horizon divers, dont certaines ont d'ailleurs été rencontrées par la Mission. Il faut également souligner l'évolution de la posture du service des phares et balises, longtemps gardien auto-proclamé de ces objets singuliers, vers une attitude plus intégratrice des préoccupations d'aménagement, de développement local et de paysage. La fin du gardiennage des phares, qui marquait une quasi propriété du bâtiment, et la réalité des contraintes budgétaires qui incitait à composer avec d'autres partenaires, ont constitué le terreau de cette transition.

Désormais, il est indiscutable pour le plus grand nombre que les phares et feux sont des éléments patrimoniaux, tant sur le plan architectural que par leurs échos émotionnels, paysagers ou socio-économiques.

1.2.1 Un patrimoine architectural reconnu

Si la notion de patrimoine architectural ne peut être réduite aux seuls monuments historiques inscrits ou classés, il reste que cette reconnaissance a valeur emblématique.

Or, fin 2008, seuls quelques phares ou assimilés (feux, anciens phares reconvertis en sémaphores, tours-feux) avaient pu s'introduire dans la liste prestigieuse des édifices reconnus par le ministère de la culture. Encore, à l'exception du « phénomène » Cordouan, ne pouvait-il s'agir, en règle générale, que d'une inscription. Ainsi, selon les données fournies par le ministère de la culture et de la communication, 16 phares ou feux étaient inscrits et un seul classé à cette époque. Le service des phares et balises, relayé par ses ministères ou secrétariats d'État

de rattachement, étaient particulièrement réticents à une démarche qui impliquait un droit de regard sur « ses » biens et qui plus concrètement, était susceptible d'engendrer sur ceux-ci des contraintes jugées insupportables. Considérer un objet technique comme un monument historique était également difficilement compréhensible pour beaucoup et cette opinion subsiste encore : l'un des interlocuteurs de la Mission, responsable d'un service des phares et balises, s'est interrogé sur le sens d'une telle qualification. Il faut sans doute rendre hommage à Vincent Guigueno, et au directeur des affaires maritimes et des gens de mer qui l'a nommé auprès de lui, d'avoir su, en interne au ministère, porter la pédagogie nécessaire et trouver le bon lien avec le ministère de la culture pour faire évoluer patiemment cette situation. Au-delà de son action, la nouvelle sympathie du public pour les phares a constitué évidemment un autre élément déterminant.

À partir de 2009, des campagnes annuelles d'inscription et de classement vont être entreprises. En 2009, 10 phares et feux sont inscrits et un phare classé (Gatteville), en Aquitaine et en Basse-Normandie. En 2010, 7 phares du Nord-Pas-de-Calais et de Haute-Normandie sont inscrits. En 2011, 34 phares sont inscrits ou classés. Ils seront 23 en 2012. Si seuls 5 phares ou feux sont protégés entre 2013 et 2014, ils seront 14 de plus en 2015 et 14 à nouveau au début de 2016. Au total, ce sont aujourd'hui 72 phares ou feux qui sont inscrits à l'inventaire des Monuments historiques et 52 qui bénéficient d'un classement, soit 124 édifices protégés dont 100 sont encore en service²².

L'ordre de grandeur doit être retenu : **près de la moitié des phares et feux remarquables fait l'objet d'une protection, ce qui est exceptionnel dans la catégorie des ouvrages d'art.** Rien de semblable en ce qui concerne les viaducs routiers ou ferroviaires, ou même les canaux, pour ne rien dire des barrages.

Si tous les phares et feux n'ont pas vocation à être inscrits ou classés, d'autres édifices ont vraisemblablement vocation à être protégés. A cet égard, une analyse de la valeur architecturale du patrimoine restant se révélerait sans doute utile. Jean-Christophe Fichou, auteur de plusieurs ouvrages sur les phares, s'étonne en effet de l'absence d'une cohérence d'ensemble qui a conduit à écarter certains ouvrages tels que les maisons-phares, les tourelles ou, par exemple, le feu de Lochrist, premier construit avec la technique du béton armé. De toute évidence, le travail entre la Direction générale des patrimoines du ministère de la culture et la Direction des affaires maritimes doit être poursuivi.

Hormis les bâtiments, **le mobilier et les équipements** méritent également une attention particulière. Un premier inventaire a été dressé il y a quelques années par Vincent Guigueno qui pourrait être analysé pour déterminer la valeur patrimoniale des différentes pièces et constituer un catalogue des éléments les plus remarquables susceptibles de bénéficier d'une protection et d'un suivi. Certains objets ont, au fil du temps, été déménagés et stockés, dans des conditions variables, dans les services des phares et balises et dans les directions interrégionales de la mer. Un inventaire devrait être entrepris afin de déterminer quelles pièces pourraient être « restituées » à leur phare d'origine et quels éléments pourraient être versés à la collection du musée des phares d'Ouessant ou

²² Ces données, fournies à la Mission par le ministère de la culture et de la communication, recouvrent 24 autres immeubles qui sont soit des anciens phares, qui continuent de se dresser à proximité des actuels (aux Baleines ou au Cap Fréhel), soit des tours médiévales ayant servi de phares (la Tour de la Lanterne à La Rochelle, la Tour de Constance à Aigues-Mortes...), soit encore des bateaux ou des bâtiments remarquables affectés à la sécurité maritime (subdivision de Dunkerque, Sandettié...).

inventoriés in situ par ce « centre national » dont le projet sera décrit en 3^e partie. A défaut, le risque de disparition est important, par détérioration ou par vol (par exemple. le phare du Planier à l'entrée du port de Marseille a été vandalisé et son mobilier²³ retrouvé chez les brocanteurs, il y a une dizaine d'années). Certaines pièces disposent en outre d'une réelle valeur marchande (lentilles de Fresnel, par exemple)²⁴. Certaines Directions interrégionales se sont déjà engagées dans ce travail ; il doit être poursuivi et fiabilisé.

Enfin, il convient de préciser que si l'inscription ou le classement des phares **n'offre pas de source nouvelle de financement directe**, le ministère de la culture et de la communication ne subventionnant pas les travaux réalisés sur le patrimoine de l'État (sauf l'exception de Cordouan, objet d'une convention spécifique). En revanche, cette labellisation peut constituer une opportunité dans la recherche de partenariats ou de mécénats. La protection patrimoniale impose nécessairement des exigences, notamment à l'occasion de travaux d'entretien ou de confortement ; celles-ci ne doivent cependant pas obérer les **possibilités d'évolution technique** dont on a évoqué l'intérêt au § 1.1. Il en va notamment de l'authenticité-même de ce patrimoine, qui est évidemment mieux garantie s'il reste affecté à sa mission première de sécurité maritime.

Il serait donc utile de faire reconnaître la possibilité de modifications -réversibles- sur les ouvrages. si les besoins techniques le requièrent. Si la Mission a pu constater que les relations entre services déconcentrés étaient bonnes, les services sont cependant demandeurs d'une formalisation des obligations techniques afin de pouvoir bénéficier des mêmes facilités quels que soient les agents en poste, ou en cas d'objections formulées par les services centraux à une entente locale.

Signalons par exemple que la Commission nationale des monuments historiques a tenu sa dernière réunion, consacrée notamment aux phares d'Iroise, sans la présence de représentants de la Direction des affaires maritimes ou de ses services déconcentrés ; cette absence est regrettable, car c'eût été l'occasion de signaler les contraintes d'usage spécifiques à prendre en compte dans ce type de patrimoine par les architectes des bâtiments de France, les conservateurs régionaux ou les architectes en chef confrontés à de telles situations.

3. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Afin d'anticiper l'arrivée des nouvelles technologies et éviter les difficultés locales possibles, établir avec le ministère de la culture (Direction générale des patrimoines) une doctrine nationale partagée sur les obligations techniques des services d'entretien des phares vis-à-vis des objectifs de conservation des monuments historiques.

²³ Pièces uniques dessinées par l'architecte André Arbus, reconstruteur du phare en 1947.

²⁴ Ce risque a été clairement mis en évidence lors d'une mission récente du CGEDD sur les processus d'inventaire des immobilisations, stocks et charges des affaires maritimes - rapport n ° 001251-01 - mars 2016.

1.2.2 Au-delà du bâti, des valeurs paysagères et immatérielles

1.2.2.1 Des éléments emblématiques du paysage littoral

Le phare est un **attracteur de regards** (« *eye-catcher* » disent les anglais). Tout comme certains clochers d'églises caractéristiques, ou plus récemment - quand elles sont judicieusement situées - les fermes éoliennes, il est un marqueur du territoire, ligne verticale formant équerre avec l'horizon maritime ou bien avec la ligne droite, sinieuse ou brisée du rivage. Il permet, de loin, d'identifier le lieu, la commune. Sa charge symbolique est telle que certains sites s'identifient à leur phare (Eckmühl à Penmar'ch ou le Stiff à Ouessant).

Toute unité paysagère littorale va donc se référer à ce point haut, qui de surcroît, enrichit le caractère du territoire en lui conférant **une perceptibilité nocturne**, que la fréquence ou la couleur des éclairs permettent comme en plein jour (pour les bons observateurs) de distinguer des espaces riverains.

Le phare est également un appel vers le large. Construit initialement pour signaler la terre aux marins, il signale aujourd'hui la mer aux terriens. Voir le phare, c'est déjà imaginer l'océan.

Par sa hauteur, le phare offre également un point de vue remarquable, à 360°, sur le paysage, récompense ultime d'une ascension parfois difficile. Du haut d'un de ces édifices, les plus expérimentés peuvent aussi chercher à identifier, de jour ou de nuit, les autres phares et les sites de la côte.

Il n'est donc pas étonnant que ces paysages emblématiques et protégés que sont les Grands Sites de France – ou ceux candidats à ce label – incluent en leur sein, dès lors qu'ils sont littoraux, un ou plusieurs phares qui constitueront souvent un centre d'accueil, un espace de découverte, ou un point de départ de ces visites pédestres qui permettent, dans ces sites souvent sur-fréquentés, une opportune dispersion des flux touristiques : le Cap d'Antifer, au sein du projet Etretat - Côte d'Albâtre, le Cap Fréhel ou le massif dunaire de l'Espiguette sont quelques exemples de cette reconnaissance de valeur. La Pointe du Raz, pionnière de ces démarches, ne dispose que d'un sémaphore, d'où on découvre toutefois les mythiques phares du Raz de Sein.



Image du film « *The phantom light* » de Michael Powell (1935)

1.2.2.2 Un patrimoine immatériel et des légendes

Le phare est également un objet « qui parle ». D'abord par les témoignages de ses anciens occupants, les gardiens. Certains de ces témoignages ont déjà été recueillis à l'occasion d'une exposition au musée de la marine en 2012 ; d'autres ont fait l'objet d'entretiens dans la presse²⁵ et quelques gardiens ont écrits leurs mémoires²⁶. À noter également que Jean-Christophe Fichou a signalé à la Mission détenir une base de données sur 6.000 gardiens de phare qu'il conviendrait d'expertiser. Enfin, le parc marin de l'Iroise a collecté les témoignages des gardiens des fameux « enfers »²⁷. Il serait utile que cet ensemble d'éléments soit regroupé et conservé, éventuellement après acquisition des droits, par le musée des phares ou par le futur centre national des phares dont il sera question dans la 3^e partie du rapport.

Au-delà de la parole de ses gardiens, le phare est également un facteur d'inspiration et de légendes qui s'est traduit par la production de nombreux ouvrages : recueil de nouvelles, romans, contes, bandes dessinées, œuvres cinématographiques mêlant souvent histoire et histoires²⁸.

Certaines initiatives ont permis ou permettent de retranscrire le lien entre le phare et son environnement culturel, parmi lesquelles on peut citer, par exemple, le travail mené par le parc marin de l'Iroise. Elles traduisent et mettent en valeur l'attachement, parfois fantasmatique, de nos concitoyens aux phares.

1.2.3 Des vecteurs de l'économie locale

Le phare constitue, pour de nombreuses régions, un élément important voire essentiel du tourisme littoral. On se détourne de sa route pour aller voir « le phare ». On vient passer une journée dans une commune pour visiter son phare. Et si l'on trouve le lieu sympathique, si l'accueil est à la hauteur de l'attente, on y revient. Autant de comportements qui favorisent l'économie locale (restauration, hébergement, taxe de séjour, artisanat local...), car la fréquentation des phares peut atteindre plusieurs milliers ou des dizaines de milliers de visiteurs par an (phare de Cordouan, phare des Baleines). **800 000 personnes visitent tous les ans un phare**, dont la moitié sur les seules pointes occidentales de Ré et d'Oléron. Ce chiffre connaît une progression constante, à l'image du Phare du Cap Ferret, sur le Bassin d'Arcachon, qui est passé en moins de vingt ans d'une fréquentation de 7 000 personnes (1997) à 80 000 aujourd'hui. Au plan national, le cap du million de visiteurs est donc imminent.

²⁵ Par exemple : « Toute première fois : Michel Le Ru, le dernier gardien d'Ar Men » - France Bleu.

²⁶ Par exemple : « Un feu sur la mer : mémoires d'un gardien de phare » - Louis Conan - Éditions « Les oiseaux de papier ».

²⁷ Les gardiens nommaient ainsi leurs postes d'affectation en mer.

²⁸ Par exemple, « Les phares : histoires et légendes » - Collectif - Éditions Astoure, ou « Le phare qui pleure » - Klaus Schaefer-Pérez – www.la-mer-en-livres.fr/phare_qui_pleure.html, et le nouvel opus de la série de romans policiers suédois de Camilla Läckberg intitulé précisément « le gardien de phare ».

Il serait intéressant d'initier **des études sur les retombées économiques et sociales induites par la présence d'un phare**, à l'instar des études menées sur quelques grands sites (à titre d'exemple, le Pont du Gard génère 135 M€, plus de 1200 emplois et 21 M€ de recettes fiscales, la dune du Pilat génère 168 M€ de retombées économiques, plus de 130 emplois et 26 M€ de recettes fiscales). Car si le phare coûte cher pour son entretien, il rapporte également beaucoup au territoire qui l'entoure et ce territoire est parfois de l'échelle d'un département, voire d'une région. De telles études permettraient de mieux faire prendre conscience aux élus et à leurs administrés du bénéfice retiré et pourraient faciliter d'éventuels partenariats. On y reviendra dans la seconde partie du rapport, quand il sera question de motiver les responsables élus des territoires à une prise en charge plus résolue de la valorisation des phares.

On peut ajouter à ce bref panorama de l'« économie des phares » un court développement sur **les usages commerciaux de l'image des phares** tels que celui qui a fait la fortune du photographe Philip Plisson : son célèbre cliché aérien « *avis de coup de vent sur le phare de la pointe des Poulains à Belle-Ile* », pris en 1996, aurait battu tous les records de vente avec plus de 2,5 millions de posters achetés à travers le monde. D'autres usages moins valorisants pour l'image des phares sont également à signaler : une célèbre marque de bière a mis le phare de Faraman sur son étiquette et la marque bien bretonne « Breizh Cola » utilise en fait l'image d'un phare anglais.

Cette image n'est pas (hélas?) monnayable par l'État, même pour l'entretien de son patrimoine : les photos prises des édifices publics sont en fait libres de droits ! Tout au plus la puissance publique veille-t-elle à en surveiller les usages en faisant appel à l'expertise de l'Agence pour le patrimoine immatériel de l'État (APIE) : il s'agit de protéger l'organisme concerné par la gestion des usages qui ne seraient pas conformes aux lois ou contraire aux valeurs défendues par le service public en cause²⁹.

1.3. Des incertitudes sur l'état des lieux :

1.3.1. Une méthode d'évaluation pour un patrimoine globalement en bon état

Plusieurs interlocuteurs (services centraux et déconcentrés des affaires maritimes, mais aussi le Bureau d'études privé chargé d'une évaluation par le Conservatoire du littoral dont il sera question ci-après) ont affirmé à la Mission que le patrimoine des phares n'était pas « en ruines », mais plutôt globalement en bon état (structures solides).

Marc Pointud, président de l'Association nationale pour le patrimoine des phares et des balises (ANPPB)³⁰ à l'issue de son séjour volontaire de 69 jours sur Tévenec a toutefois décrit un bâtiment en mauvais état, mais il est vrai qu'il s'agit d'un cas

²⁹ Cette protection d'image est très compliquée à mettre en œuvre. Le Conservatoire du littoral qui a beaucoup travaillé sur cette question s'attache simplement à veiller à ce que les activités soumises à autorisation préalable (comme des tournages de films ou de reportages) ne soient pas incompatibles avec les objectifs généraux de la protection des espaces (afin d'éviter par exemple, les publicités pour des automobiles présentant leur circulation sur le rivage, ou sur un espace naturel hors des voies aménagées).

³⁰ Rencontré le 17 février 2016, peu avant son départ pour ses 67 jours d'isolement volontaire sur l'îlot de Tévenec.

extrême résultant d'une absence d'occupation qui dure depuis plus d'un siècle, ce phare ayant été le tout premier automatisé (cf. fiche de cas en annexe 5).

Des éléments objectifs d'appréciation sur l'état réel du bâti (notamment charpentes, structures bois, décors intérieurs, bâtiments annexes, mobilier...) ont pu être rassemblés sur plusieurs sites. Dans le cadre d'une mission confiée par le Conservatoire du littoral, **le cabinet AVEC** a ainsi réalisé une synthèse des études de diagnostic et de valorisation effectuées par différents cabinets sur 9 phares, intéressant le Conservatoire du littoral³¹.

Cette étude permet de disposer d'éléments de typologie très utiles portant sur des critères tels que la situation géographique et les facilités d'accès, la qualité et les composantes patrimoniales, l'organisation générale des bâtiments (plan masse), l'emprise foncière et les surfaces disponibles. L'étude s'attache également à produire une analyse synthétique de l'état de l'existant et du coût estimé des travaux sur les 9 sites selon une méthodologie que la Mission juge aisément généralisable.

S'agissant de l'état sanitaire qui porte essentiellement sur les structures porteuses, toitures, second œuvre, fluides, étanchéité, l'état général des phares étudié est globalement bon au niveau du gros œuvre des édifices (clos/couvert) qui sont relativement préservés et entretenus. Certains nécessitent toutefois des interventions urgentes pour remédier à des dégradations structurelles qui pourraient mettre en péril les bâtiments.

Les pathologies généralement rencontrées sont liées à :

- l'exposition aux éléments extérieurs (vent, pluie, sels marins...),
- l'absence d'entretien des bâtiments inoccupés,
- plus rarement, des malfaçons d'origine.

Les dépenses estimées peuvent être ventilées autour de trois catégories, correspondant à des niveaux croissants d'intervention :

- travaux de sauvegarde permettant la conservation du monument en assurant sa stabilité, la mise hors d'eau et hors d'air ;
- travaux de restauration se limitant à la restauration/restitution des composantes patrimoniales ;
- travaux de restauration allant jusqu'à intégrer les travaux nécessaires à un changement d'usage pour une valorisation.

Les 9 phares ont été classés en 4 catégories de projets en fonction de leur coût de remise en état : 200.000 à 400.000 € hors taxes (HT), 400.000 à 800.000 € HT, 800.000 à 1,5 millions € HT et plus de 1,5 millions €. Cela conduit à des ratios moyens, dans l'hypothèse d'un bon état général, de 1600 à 2100 € HT/m² de surface utile pour des travaux de sauvegarde et de restauration courante. Mais cela peut atteindre 2500 €/m² en cas de mise en valeur simple de type gîte ou espace d'exposition. Les montants estimés donnent toutefois une indication sommaire de l'effort financier à consentir pour un patrimoine de 200 phares et maisons feux.

³¹ Cabinet AVEC « Élaboration d'études préalables à la valorisation culturelle et touristique de 9 phares – Lot n°8 – Synthèse et élaboration d'un guide méthodologique – 18 mars 2014 »

Par extrapolation des évaluations ainsi réalisées sur cet échantillon, une évidence s'impose : la somme requise pour une remise en état des phares risque fort de se situer très au-delà des moyens budgétaires alloués à la signalisation maritime (de l'ordre, rappelons-le, de 12 à 13 millions d'€ par an).

Le Conservatoire du littoral, sur la base des études qu'il a réalisées dans la perspective des reprises de gestion, confirme toutefois l'impression d'un bon état général de ce patrimoine et en particulier des structures. Les craintes portent davantage sur *les boiseries et charpentes, dans les phares inoccupés, tout particulièrement en mer*, ainsi que sur certaines maisons de gardiens, et, évidemment, sur le mobilier. À noter un risque de développement rapide de la mэрule (champignon xylophage) sur des boiseries sauf si une aэration et un ensoleillement suffisants sont apportés. En outre les abords sont trop souvent peu avenants (dэlaissés...).

1.3.2. Des choix d'investissement délicats

Selon le bureau des phares et balises de la Direction des affaires maritimes, il n'existe pas d'étude d'ensemble récente d'évaluation globale de l'état du bâti des phares et maisons-feux assortie d'une estimation des travaux à réaliser. Pourtant de nombreuses données sont disponibles.

La méthode utilisée est **la visite simplifiée comparée** (VSC) qui doit permettre un suivi de l'évolution de l'état des ouvrages. L'utilisation de cette méthode reste néanmoins à renforcer et la Direction travaille actuellement à proposer un nouvel outil plus exploitable. Une consultation a été lancée auprès de prestataires privés à cet effet.

C'est donc sur ces données de visites, insuffisantes et incomplètes, que le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), référent scientifique et technique du ministère, a établi son évaluation des besoins en travaux les plus urgents, et ceci sur un échantillon de 50% des phares. Selon lui, **la moitié mériterait des travaux curatifs à relativement brève échéance, dont 6 % en relative urgence.**

Toutefois la méthode de notation utilisée pour les phares est jugée pénalisante par rapport aux autres feux et tourelles, les phares étant, du fait de l'importance et de la complexité du bâti, notés plus dégradés qu'ils ne le sont en réalité.

La perspective de disposer d'une étude détaillée et à jour pour tous les phares est jugée intéressante par la Direction des affaires maritimes mais aussi difficile à mettre en œuvre (dэlai, coût, commande, réception....). Elle craint surtout que la méthode d'analyse ne conduise à abandonner au profit des phares et maisons-feux, plus connus, les travaux portant sur les bouées et les tourelles, malgré le rôle majeur que jouent ces équipements en matière de signalisation maritime

Elle ajoute que vouloir à tout prix préserver un édifice a priori impossible à valoriser doit être une action à évaluer avec attention. On a ainsi calculé que la sauvegarde du phare d'Ar Men, l'un des plus photographiés en Mer d'Iroise, nécessiterait un élargissement préalable de sa plate-forme d'accès mobilisant plus que l'ensemble des crédits annuels consacrés à la sécurité maritime, alors que ce phare n'est

visible de personne. On reviendra dans la 3ème partie sur le problème spécifique de ces phares non valorisables.

Les interrogations décrites ci-dessus montrent l'intérêt d'une étude à diligenter avec une grille d'évaluation unifiée. Cette étude permettrait d'une part de répondre aux allégations plus ou moins fondées sur la « dégradation » supposée de ce patrimoine, d'autre part de disposer, si nécessaire, des éléments pour une campagne de mesures conservatoires, à financer sur fonds publics ou par souscription nationale ou encore appel au mécénat (cf 3ème partie).

4. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : *Produire un document de synthèse de l'état de conservation des bâtiments (phares et locaux annexes)*

En termes de maintien en bon état, l'occupation permanente ou semi-permanente est donc un atout majeur permettant, à terme de faire l'économie de ces investissements insoutenables que l'on vient d'évoquer, au profit d'éléments patrimoniaux auquel nos concitoyens sont cependant attachés de manière parfois passionnelle.

Toute la stratégie immobilière de la Direction des affaires maritimes, telle que formalisée il y a deux ans, vise donc à **maintenir une occupation et à valoriser cette dernière** : les 4 « protocoles » de cette stratégie sont donc autant de « solutions » que l'on va à présent examiner une à une, et ce dans l'ordre dans lequel elles sont présentées dans le rapport adopté à cet effet en juin 2014.



Phare de la Pointe St Mathieu
31 mars 2016, photo A. Pichon



Le phare du Cap d'Arme à Porquerolles (1837). Photo Conservatoire du littoral, Nicole Bernard.

2. Quatre acteurs pour une valorisation

Une évaluation des « protocoles » de la stratégie immobilière de 2014

La stratégie adoptée en juin 2014 par la direction des affaires maritimes distingue quatre « protocoles » qui « *correspondent à des situations-types* », et dont chacun mobilise, de fait, un acteur possible de la valorisation : le premier nommé (pp 12 et 13 du document) est le conservatoire du littoral, puis viennent les associations d'entraide du personnel, puis la « *remise à France-domaine pour transfert prioritaire à des collectivités* », enfin la « *cession, en l'absence de gestionnaire potentiel connu* », dont l'acteur principal est évidemment le secteur privé.

Ce sont ces quatre acteurs dont on va étudier tout à tour l'état de la mobilisation, les apports possibles et les obstacles éventuels qu'ils rencontrent.

2.1. La prudence du Conservatoire du littoral

2.1.1. Lenteur du processus, malgré le savoir-faire et la légitimité de l'établissement

Le Conservatoire du littoral dispose d'une expérience reconnue dans les partenariats locaux et la mise en place de coopérations soutenues dans le cadre de projets de territoire.

La genèse de l'implication du Conservatoire dans la gestion des phares date des suites données au Grenelle de la Mer, le ministre de l'époque ayant imaginé faire appel à l'établissement pour une mission générale de mise en valeur des quelques 150 phares dont l'évolution des conditions d'organisation de la sécurité maritime et les restrictions budgétaires rendaient l'entretien problématique.

Un premier tri a été rapidement effectué par le Conservatoire pour identifier ceux qui pouvaient avoir un lien avec les missions générales de l'établissement³². Cela a abouti à **une liste de 71 phares qui a été inscrite dans le contrat d'objectifs signé en 2012** entre le Conservatoire et l'État, liste qui excluait notamment des phares situés en pleine mer ou en ville.

Le Conservatoire n'apporte donc pas une réponse à tous les cas, et il agit de manière parfois variable d'une délégation régionale à l'autre. Même pour les phares reconnus comme présentant une valeur de son point de vue, les délais de montage des projets peuvent être considérables en raison de la complexité

³² Inclusion dans une zone de préemption, rôle potentiel dans la mise en valeur ou l'exploitation des sites acquis ou susceptibles de l'être, etc.

souvent importante des contextes partenariaux locaux. L'approche politique du « bâti » par le Conservatoire a longtemps été très prudente, même si cela a évolué récemment. Dans tous les cas, cela prend du temps de trouver un gestionnaire public (collectivités locales ou groupement) ou associatif nanti d'un projet sérieux de mise en valeur dans la durée.

Les espoirs d'une affectation complémentaire de crédits pour financer cette mission nouvelle ont été rapidement déçus alors qu'un montant de 3 M€ avait été initialement fléchi pour cette opération. La loi de finances pour 2013 -adoptée quelques mois après le contrat d'objectifs susmentionné- plafonnait en effet à 37 M€ la part du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) affectée au Conservatoire. Or, le budget annuel que l'établissement peut consacrer aux investissements à effectuer sur ses propriétés ne peut, d'après l'établissement, en l'état actuel de ses ressources, dépasser 7 M€, dont 40 % sur le patrimoine bâti, soit 2,8 M€.

Le Conservatoire a donc adopté une attitude circonspecte d'étude des transferts possibles en suivant **trois principes généraux**.

Le premier principe est que le phare susceptible de lui être affecté (qui conserve par ailleurs son usage fonctionnel et technique de sécurité maritime) doit être **vide d'occupants**. Cela exclut les phares ou leurs dépendances qui intègrent une « unité d'accueil » (gîte de vacances) des associations sportives, culturelles et d'entraide (ASCE) du ministère (cf ci-après § 2.2), sauf départ effectif ou programmé de celle-ci³³. **Ce principe est discuté au dernier paragraphe de cette partie.**

L'autre condition est que les phares fassent l'objet d'un **projet précis de valorisation par un gestionnaire dûment identifié**.

Enfin, le phare doit être remis **dans un état physique correct**, préalablement à tout transfert. La Direction des affaires maritimes a ainsi financé des travaux de remise en état d'une partie des premiers phares remis en gestion.

En termes de méthode, pour la concrétisation des projets une fois ceux-ci arrêtés, le Conservatoire utilise trois méthodes :

- la maîtrise d'ouvrage directe ;
- le transfert de maîtrise d'ouvrage à la collectivité porteuse du projet ;
- le transfert en droits réels à la collectivité.

Ces solutions sont souvent préférables, selon l'établissement, à l'acquisition directe par la collectivité car elles permettent d'inclure des prescriptions dans la convention de gestion, ainsi qu'une sauvegarde pérenne du site, qui est alors inclus dans le domaine propre (donc inaliénable) du Conservatoire.

Le conseil d'administration de l'établissement du 23 avril 2014 a donc, dans le cadre de ces principes, renoncé à l'affectation de 20 phares dont les études avaient démontré l'absence d'intérêt immédiat ou à terme au regard des missions

³³ Départ de l'Association d'entraide en cours de négociation sur le site du phare du Cap Camarat vers celui du phare du Cap Bénat

du Conservatoire. Parmi ces phares figurent par exemple ceux de Cordouan (Gironde), du Cap Bénat (Var) ou encore du Créac'h à Ouessant (Finistère).

À ce jour **seuls 4 phares sont juridiquement affectés au Conservatoire**-conventions signées et validées- : Le Stiff (Ouessant), le phare désaffecté de Patiras (Gironde), Senetosa et Pietra (Corse). 12 autres phares et 2 feux sont en cours d'affectation, avec des arrêtés en cours de rédaction pour 4 d'entre eux, mais les procédures impliquant France-domaine restent lentes et complexes³⁴ ; des projets sont en cours de finalisation pour les autres, le plus souvent avec les collectivités locales ou les parcs. Enfin, 12 autres sont en cours d'études, finalisées (7) ou programmées (5) : ces dernières sont d'ailleurs co-financées par la direction des affaires maritimes et les collectivités concernées (cf tableau récapitulatif en annexe 4).

2.1.2. Comment faciliter ou accélérer les transferts ?

Au total, ce sont une trentaine de phares dont l'affectation est - ou a de fortes chances d'être - effective à terme rapproché. Dans certains cas, les phares et leurs dépendances servent à l'interprétation du site par le public ou au logement des gardes du littoral chargés de la surveillance du domaine où est implanté le phare. Mais les normes de sécurité et d'accueil du public dans les bâtiments rendent plus rare leur ouverture comme belvédère ou comme espace muséographique. Très souvent le bâtiment est donc simplement entretenu, mis en sécurité, et valorisé comme un simple signal paysager.

La directrice du Conservatoire estime donc à une quarantaine les phares susceptibles d'intégrer le domaine propre de l'établissement à l'échéance de 10 ans.

Il reste qu'un véritable problème de durée dans le montage des projets vient décourager parfois les services et les élus directement intéressés.

Ainsi en Normandie, l'objectif de la délégation du Conservatoire est de soumettre l'approche globale aux élus régionaux issus de la nouvelle Région Normandie. Une fois cette approche globale et la stratégie validées, il sera plus facile de mettre en œuvre chacun des transferts en les déclinant selon les projets locaux. Si le service de la direction interrégionale de la mer Manche-est-Mer-du-Nord comprend le légitime souhait de validation d'ensemble des transferts, il considère que ce peut être une perte de temps importante dans leur montage.

La délégation Normandie du Conservatoire étudie actuellement 3 dossiers de phares de la région susceptibles de l'intéresser (Chausey, Antifer, Ailly) avec un développement concerté en partenariat avec les collectivités locales³⁵. Les possibilités de valorisation des phares sont analysées en relation avec d'autres sites proches présentant un intérêt paysager ou patrimonial³⁶. Pour qu'un dossier

³⁴ une seule convention est préconisée par le Conservatoire, deux par France-Domaine

³⁵ L'affectation du phare du Cap Lévi, un moment envisagée, ne présente finalement pas d'intérêt pour le Conservatoire faute d'espaces naturels à sa proximité.

ait des chances d'aboutir, il est indispensable de monter un groupe de pilotage du projet dès le début de la réflexion, méthode à laquelle le Conservatoire est habitué.

Le site des **Iles Chausey** est un véritable abcès de fixation des tensions et des incompréhensions : une deuxième étude de diagnostic y a été lancée en raison du rendu peu convaincant de la première. En effet, le Conservatoire estime que ce premier inventaire des usages de l'ensemble du bâti³⁷ est insuffisant ; un nouvel appel d'offres sur le même thème sera donc prochainement lancé. Il s'agira notamment d'apprécier la possibilité de cohabitation sur un même site d'un usage de caractère social et d'une ouverture au public. Actuellement, dans le fort affecté au Conservatoire, il existe des logements (casemates) qui sont mis à la disposition de professionnels privés (pêcheurs) et des services techniques de la commune de Granville dont les îles Chausey font partie. Il semble que le logement de l'ingénieur au premier étage du bâtiment « maison-feu », affecté au Conservatoire n'est plus utilisé depuis au moins 8 ans. Les deux « gardes du littoral » qui sont employés du syndicat mixte de l'espace littoral de la Manche (SYMEL) sont logés dans un bâtiment du fort tandis que les scientifiques qui effectuent des études et prélèvements dans les îles utilisent l'ancien sémaphore lui aussi affecté au Conservatoire. Ce dernier insiste sur la volonté de la nouvelle municipalité de Granville de développer des activités socio-économiques sur le site (classes de mer, base nautique) ce qui induit un besoin d'espaces supplémentaire ; il regrette donc que le service des affaires maritimes limite l'accès au site aux seuls agents du ministère, utilisateurs des gîtes (unités d'accueil) qui y sont implantés. Ce conflit non résolu repousse toute perspective d'ouverture du site aménagé à 2018 ou 2019.

Pour le **phare d'Antifer**, le Conservatoire signale que la valorisation du phare n'est, en revanche, pas abandonnée. Le dossier est en attente car il doit être intégré dans le projet d'opération grand site (OGS) d'Etretat et de la Côte d'Albâtre en cours de mise au point. La future structure de gestion du site n'est pas encore finalisée car il convient au préalable de déterminer quelle intercommunalité ou syndicat mixte porteur de l'opération Grand Site dans son ensemble, celle-ci englobant la réutilisation et la gestion du phare.

Ces exemples contrastés issus des constats de la Mission lors de son déplacement en Normandie, sont complétés (en annexe 5) par une fiche de cas sur le **phare d'Ailly**, où la coopération est en revanche, proche d'un aboutissement positif. On trouvera dans cette même annexe 5 une autre fiche sur le **phare de l'Espiguette** où le conflit d'affectation reste aigu entre gîtes de vacances pour les personnels du ministère d'une part et projet de transfert au Conservatoire d'autre part.

2.1.3. Préciser la notion « d'ouverture au public »

Contrairement à une idée communément admise, l'accès à un phare peut s'avérer décevant : l'architecture de ces bâtiments est purement fonctionnelle et seule la

³⁶ Cf. fiche de cas N°1 en annexe 5 : la grange à Hautot pour Ailly dans le cadre d'une « route de l'impressionnisme »

³⁷ Selon le chef du service des phares cette étude faisait apparaître que l'extension des espaces bâtis revendiquée par le Conservatoire n'était pas indispensable.

montée au sommet attire les visiteurs. Parfois l'espace disponible est intégralement occupé par les dispositifs techniques d'alimentation en électricité et de programmation de l'éclairage malgré l'effort fait par les services en charge de la sécurité maritime pour réduire l'encombrement de ces infrastructures spécifiques.

Le cabinet d'ingénierie privé AVEC, déjà mentionné en 1ère partie, a été mandaté par le Conservatoire du littoral pour réaliser des études de valorisation sur plusieurs sites. Ainsi, les phares de Porquerolles et du Grand Ribaud (sur un îlot au sud de la presqu'île de Giens) ont conduit à un travail réalisé, en liaison avec la direction interrégionale des affaires maritimes et le parc national de Port-Cros, dont l'aire d'adhésion couvre les deux sites. En ce qui concerne le **Grand Ribaud**, il n'est pas envisagé son ouverture au public, pour des raisons d'accessibilité, mais le réaménagement d'un fort datant de 1840 peut jouer le rôle d'accueil attendu sur le site. Pour **Porquerolles**, qui reçoit un million de visiteurs par an, il existe une véritable attente et une frustration des touristes quand ils parviennent au phare (assez aisément) et le découvrent « interdit au public » : en outre, il n'existe nulle part sur l'île de lieu de présentation ou d'interprétation de ses valeurs naturelles et culturelles (et maritimes) à l'attention des visiteurs. En sus de sa fonction de belvédère, le phare peut donc être un élément structurant de l'offre touristique, en complément du Fort de Sainte Agathe, qui joue aujourd'hui en partie ce rôle. Le projet semble bien évoluer dans ce sens.

La convention de superposition d'affectation dont il sera question ci-après, permet de conserver son affectation initiale à un site, où une activité sociale du ministère s'est développée, tout en prévoyant un autre usage. Si l'on peut comprendre le choix du Conservatoire de vouloir simplifier l'organisation de ses sites et de souhaiter que ceux-ci lui soient transférés libres de tout occupant, il convient de rappeler qu'aucun texte ne signale d'incompatibilité formelle entre deux usages. La récente reconnaissance d'utilité publique de la fédération nationale des associations sportives culturelles et d'entraide serait de nature à conforter cette possibilité. Tout au plus un référé de la Cour des comptes adopté en 2012 mentionnait-il qu'une modification législative pourrait être nécessaire pour élargir le champ d'intervention du Conservatoire compte tenu de son objet principal de sauvegarde de l'espace littoral et de l'équilibre écologique.

Indépendamment des phares transférés à l'établissement, **d'autres sites, organisés pour la visite par des collectivités, des sociétés privées ou des associations, conservent cependant leurs gîtes de vacances à usage des personnels du ministère** (phares des Baleines, du Cap Ferret, ou de Gatteville décrits dans les fiches de cas de l'annexe 5).

En revanche sur certains sites dont les bâtiments et les accès sont totalement imbriqués, il apparaît nécessaire de ne pas laisser croire au gestionnaire des gîtes sociaux qu'il pourra poursuivre son activité et il convient de permettre une affectation pleine et entière au Conservatoire, à charge pour lui d'organiser la valorisation du site avec la collectivité locale prête à développer un projet : le phare de Contis, dans les Landes, où la commune porte un projet global d'éducation à l'environnement et au milieu marin, destiné aussi bien aux touristes qu'à ses propres habitants, est un exemple significatif en ce sens.

La Mission estime que l'occupation sociale de la dépendance d'un phare **ne doit pas être posée comme un principe général et absolu d'exclusion de son transfert** au Conservatoire ; il faut la considérer comme une contrainte supplémentaire au projet (de même niveau, par exemple, que la protection au titre des monuments historiques) : une étude au cas par cas peut permettre de surmonter (ou non) la difficulté.

5. *Recommandation (au conservatoire du littoral) : Ne pas renoncer a priori à l'affectation au Conservatoire de phares dont les dépendances sont déjà utilisées en résidences de loisir social.*

Enfin, il apparaît que la documentation éditée par le Conservatoire ne met pas assez en valeur le rôle du service en charge des phares et balises dans la constitution de ce patrimoine et dans sa valorisation³⁸ ; le sigle "DIRM" inconnu du grand public et le logo ministériel lui-même, quand ils figurent sur les supports de communication, font pâle figure face au chardon représentatif de l'établissement. Il n'existe rien non plus dans la communication du Conservatoire sur la contribution financière des plaisanciers, ce qui serait pourtant de nature à leur permettre de s'approprier davantage la politique du Conservatoire et à ce dernier de se faire mieux connaître de ce milieu nautique tout à fait acquis à la protection du littoral et des rivages.

2.2. Les atouts et les faiblesses des opérateurs sociaux du ministère

2.2.1. Une politique sociale légitime mais par trop confidentielle

Les associations sportives, culturelles et d'entraide (ASCE) du ministère proposent depuis de nombreuses années à leurs adhérents (personnes appartenant ou ayant appartenu³⁹ aux communautés de travail des services du ministère) des séjours de vacances dans des structures dont elles ont obtenu la gestion. Ces séjours sont proposés contre une participation aux frais extrêmement modestes, souvent très éloignée des prix du marché locatif local. Quelques séjours gratuits sont même offerts aux familles les plus modestes. L'adhésion à l'association est elle-même d'un coût modique⁴⁰.

Les unités d'accueil (UA) mobilisent un patrimoine très diversifié (chalets, maisons de ville, locaux expropriés, anciens centres d'exploitation des routes, etc.). L'automatisation des phares décrite en introduction, ayant conduit à l'inutilité pour le service de certains locaux des phares et balises, notamment les logements de gardiens, ces associations ont progressivement obtenu la mise à disposition de **35 sites**⁴¹, dont elles ont assuré la remise en état, parfois très lourde, et l'équipement pour les transformer en **78 unités d'accueil**.

³⁸ Ainsi le dépliant sur les 40 ans du Conservatoire ne mentionne pas spécifiquement les phares mais signale en revanche l'existence de « gîtes du Conservatoire », maisons de vacances gérées par ses gestionnaires, et labellisées par lui.

³⁹ Agents des anciennes directions départementales de l'équipement transférés aux services départementaux chargés des routes notamment.

⁴⁰ L'adhésion est de 12 € pour un célibataire et de 15 € pour un couple et la semaine de séjour dans un phare, en période estivale, est d'environ 300 à 400 €. Certains sites offrent jusqu'à 8 possibilités de couchage.

⁴¹ Donnée 2015 (source : Direction des affaires maritimes).

L'utilisation de locaux à des fins de loisir social constitue **un élément important de la politique sociale du ministère** et les agents y sont fortement attachés. Plusieurs autres ministères, établissements publics, entreprises ou collectivités offrent des prestations similaires, dont certaines mobilisent également leur patrimoine propre. La question de la légitimité ne se pose donc pas.

Cette politique permet à des familles modestes, pour l'essentiel des agents de catégorie C, d'accéder à des séjours de vacances et d'entretenir, à moindre coût pour la collectivité, une partie du patrimoine de l'État. C'est pourquoi un affichage de celle-ci vis-à-vis du public serait souhaitable. Les phares, par leur aspect emblématique, pourraient constituer, avec les maisons éclusières par exemple, un support pertinent pour une communication sur ce sujet.

2.2.2. Des pratiques à clarifier et à homogénéiser

Les demandeurs d'unité d'accueil, membres des associations départementales dans toute la France, expriment leurs vœux, qui sont examinés chaque année en janvier par des commissions locales d'attribution. Si **le principe de non-affectation d'une unité d'accueil au même bénéficiaire plusieurs années consécutives semble partagé et bien mis en pratique**, les critères d'attribution ne sont pas uniformes et relèvent de chaque département, même si une première cotation est attribuée par le logiciel de gestion des demandes « *Angela* ».

Cette hétérogénéité avait déjà été soulignée lors d'une précédente mission du CGEDD⁴². En particulier, il faut éviter qu'une quelconque priorité soit donnée par des associations départementales à leurs propres ressortissants. Rien ne justifie que les demandes ne soient pas appréciées de manière homogène sur le territoire et quelques critères pourraient être utilement affichés au niveau national. Parmi ceux-ci, afin de renforcer le caractère social de l'offre, il serait intéressant d'étudier la possibilité d'**intégrer le quotient familial et le revenu fiscal de référence**, comme cela se pratique par exemple à l'Office national des forêts pour les quelques 123 anciennes maisons forestières proposées comme gîtes à ses agents⁴³. Aujourd'hui, en effet, même si cela concerne peu de demandeurs, les cadres supérieurs bénéficient des mêmes conditions d'accès et de participation aux frais que des agents aux revenus modestes. Le quotient familial et le revenu fiscal de référence permettraient de disposer de critères de sélection relativement fiables et indiscutables et de moduler la participation demandée aux bénéficiaires des séjours. Accessoirement, cela permettrait d'accroître quelque peu les ressources financières dont disposent les associations⁴⁴.

*6. **Recommandation** (à la Fédération nationale des ASCE) : Étudier une modulation de la participation aux frais de séjour en fonction du quotient familial et du revenu fiscal du bénéficiaire.*

⁴² Expertise du patrimoine immobilier du ministère à vocation de loisir social – Rapport n° 007821-01 – février 2012.

⁴³ Voir à ce sujet le site de l'Association pour l'action sociale à l'Office national des forêts : <https://www.apas-onf.org>, accessible à tous les agents de l'Office disposant du mot de passe.

⁴⁴ Une association départementale a confié à la mission préférer un système de prix de base assorti de ristournes, à un système de surcôte. Le résultat serait le même avec un affichage moins « punitif »

Dans la plupart des cas, l'ensemble des travaux d'entretien est à la charge de l'association⁴⁵, y compris certains qui relèvent ordinairement du propriétaire (assainissement, toiture, clôture, etc.). Pourtant, les pratiques varient selon les directions interrégionales de la mer. Il serait, là encore, souhaitable que la répartition des charges entre le service et l'association soit homogénéisée, en recherchant le meilleur compromis entre disponibilités budgétaires du service et viabilité économique pour l'association.

Enfin, lors de la mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) citée plus haut, il avait été constaté que de nombreuses mises à disposition n'avaient pas été régularisées juridiquement, les relations entre l'association d'entraide et le service étant simplement tacites, et, dans les meilleurs des cas, régies par une convention parfois obsolète. La Mission a relevé que des autorisations d'occupation temporaire (AOT) ou, plus rarement, des conventions d'occupation précaire (COP), toutes révocables, avaient été rédigées pour l'ensemble des sites qui ont été présentés ou examinés à l'occasion des visites dans les directions interrégionales ; elles sont généralement d'une durée d'un an renouvelable.

Des conventions de 4 à 5 ans entre la direction et l'association concernée ont été adossées à ces autorisations, qui associent ou non France-domaine et qui précisent les droits et devoirs de chacune des parties.

On peut néanmoins noter l'extrême hétérogénéité du traitement réservé à ces occupations par les services des finances, tant en ce qui concerne le montant des redevances dues au titre de l'autorisation d'occupation temporaire, que de l'assujettissement total ou partiel à la fiscalité locale, certaines associations devant même s'acquitter de l'impôt foncier pour des biens appartenant toujours à l'État.

Sur ces deux derniers points, des discussions pourraient être utilement engagées pour rapprocher les pratiques entre la Direction des affaires maritimes, la fédération nationale des associations d'entraide et France-domaine. De précédentes négociations avaient échoué, France-domaine considérant notamment que la mise à disposition à titre quasi-gratuit n'était pas envisageable malgré la contrepartie d'un entretien allant au-delà des obligations habituelles des locataires. **La reconnaissance de la fédération nationale comme association d'utilité publique** et l'évolution des mentalités pourrait ouvrir la voie à de nouvelles négociations. La Mission a toutefois noté que les opinions des directions interrégionales de la mer variaient sur l'opportunité d'une approche globale de France-domaine en vue d'homogénéiser les pratiques de taxation ; certaines craignent en effet que l'harmonisation s'effectue « par le haut », en se calant sur la formule produisant les recettes immédiates les plus élevées pour l'État, solution qui ne serait pas forcément satisfaisante pour la conservation des biens ou l'intérêt des associations. Par ailleurs, la Direction des affaires maritimes a souligné qu'elle ne pourrait assumer des dépenses de travaux au profit d'unités d'accueil sur le programme budgétaire 205 « sécurité et affaires maritimes », trop contraint, et renvoie donc systématiquement vers le programme support des activités générales du ministère (217), ou vers les associations elles-mêmes.

⁴⁵ La FNASCE reçoit chaque année une enveloppe budgétaire de 700 000 € pour l'entretien des Unités d'accueil et une dotation de 1,6 M€ pour la prise en charge des traitements de la trentaine d'agents mis à disposition des ASCE locales (source : Direction des ressources humaines du ministère).

7. *Recommandation* (à la Direction des affaires maritimes, à la Direction des ressources humaines et à la fédération nationale des ASCE) : Homogénéiser sur l'ensemble du territoire. les principes de répartition des charges (entretien, grosses réparations) et le traitement des occupations (redevance, fiscalité).

2.2.3. Un dispositif à consolider et à professionnaliser

La prise en charge des sites par l'association requiert souvent un investissement important pour la remise en état des locaux, qu'il s'agisse de ressources financières ou d'appel au bénévolat des membres dont certains, comme on va le voir, possèdent des compétences utiles pour certains travaux. C'est pourquoi les associations locales demandent très justement de **disposer d'une meilleure visibilité sur l'avenir des bâtiments qui leur sont confiés et d'un allongement des durées des autorisations d'occupation temporaires** dont elles bénéficient. La Mission considère qu'il s'agit d'une demande légitime à laquelle il conviendrait d'accéder, notamment pour permettre à l'association, lorsque ses ressources propres ne sont pas suffisantes pour faire face aux premiers travaux, de solliciter des prêts bancaires dans des conditions favorables.

Par ailleurs, lorsque l'administration décide de mettre fin à la mise à disposition d'un site et de confier les locaux à un autre gestionnaire (Conservatoire, collectivité, opérateur privé), il conviendrait d'étudier la possibilité juridique de dédommager partiellement l'association des investissements qu'elle a pu effectuer et de prévoir, si cela est possible, le transfert au moins partiel des unités d'accueil vers d'autres éléments du parc immobilier.

Les associations d'entraide ont largement montré leur capacité à gérer les bâtiments qui leur sont confiés. La mission du CGEDD de 2012 avait relevé que les locaux étaient globalement bien tenus et souligné l'engagement particulièrement important des adhérents dans la réhabilitation et l'entretien des bâtiments. Il est sans doute nécessaire, toutefois, que les associations revisitent désormais son mode de fonctionnement.

Unité d'accueil à Beg Leger (Côtes d'Armor) ;
photo A. Pichon



Le Phare d'Ailly, valorisation par le Conservatoire du littoral et la commune ;
photo A. Pichon.

En effet, les structures départementales bénéficiaient autrefois d'une main d'œuvre nombreuse et disposant de qualifications utiles dans le domaine du bâtiment (agents d'exploitation, ouvriers des parcs et ateliers). Cette situation a permis **une gestion de proximité basée sur le bénévolat** qui a montré son efficacité. Mais les différentes étapes de la décentralisation et les réorganisations ont raréfié cette ressource et certaines sections locales paraissent d'ores et déjà très fragiles. Les derniers professionnels vieillissent et les départs ne sont plus compensés par les nouveaux entrants. Ici ou là, on note également que l'engagement collectif s'essouffle et le dispositif repose désormais sur une poignée de bonnes volontés dont le renouvellement pourrait bientôt poser des difficultés. Des solidarités, voire des transferts de gestion, à un niveau inter-départemental ou régional permettraient d'apporter un premier appui aux sections les plus fragiles.

Plus marginalement, **pour des raisons historiques, certains sites sont actuellement gérés par la section d'un autre département**⁴⁶, parfois très éloigné des bâtiments concernés. Cette situation ne permet pas de garantir un entretien continu et efficace et des difficultés ont déjà été signalées. Il conviendrait d'y mettre fin et de transférer la gestion des sites concernés à la structure locale.

8. *Recommandation (à la Fédération nationale des ASCE) : Promouvoir les unions inter-départementales ou régionales pour apporter un premier appui aux structures départementales les plus fragiles et mettre fin à la gestion de certaines unités d'accueil par des associations d'entraide situées hors du département d'implantation de ces dernières.*

Enfin, la mission a observé une grande diversité dans le niveau de confort et d'équipement des unités d'accueil. Si la plupart des sites offrent une qualité de séjour convenable, certains locaux paraissent un peu défraîchis et leur niveau de confort rudimentaire. Il pourrait être intéressant que la Fédération nationale élabore une typologie des unités d'accueil, validée et mise à jour sur la base d'un contrôle qualité. Ce dernier permettrait de reconnaître les sites ayant fait l'objet d'efforts particuliers d'agencement et inciterait vraisemblablement les sections disposant des locaux les plus frustes à en améliorer le confort. Cette classification pourrait également ouvrir la voie à une modulation des contributions demandées aux bénéficiaires des séjours.

9. *Recommandation (à la Fédération nationale des ASCE) : Étudier la possibilité d'élaborer une classification des unités d'accueil validée et mise à jour sur la base d'un contrôle qualité.*

Dans un seul cas (Gatteville, Manche), l'association d'entraide a également développé, à côté d'unités d'accueil, une action de valorisation du patrimoine, organisant les visites du phare ouvert au grand public, comportant des « nocturnes » et constituant une première ébauche de parcours muséographique. Si cette association Gatteville a incontestablement bien mené ce projet (40.000 visiteurs/an, 120.000 euros de recettes, 25.000 euros d'excédents) et entend même développer cette activité, elle reconnaît ne pas disposer des compétences

⁴⁶ C'est le cas de certaines unités d'accueil de Gironde, gérées par l'Association du Val de Marne, siège de l'ex-Centre d'études techniques maritime et fluvial (CETMEF)

suffisantes en interne pour aller plus loin et sollicite l'appui des experts de la Fédération nationale et du musée de Vatan⁴⁷.

L'association du Gard a également travaillé sur un projet d'ouverture au public du phare de l'Espiguette, mais il est peu probable qu'il supporte la concurrence avec le projet porté par la commune du Grau-du-Roi et le Conservatoire du littoral. (voir fiche de cas en annexe 5).

Si la mise à disposition des locaux aux Associations d'entraide du personnel a permis de **pérenniser un usage pour une bonne trentaine de sites** , ce mode de gestion n'a pas vocation à être systématisé. Même si la demande de séjours est largement supérieure à l'offre (6 600 refus en 2016), les associations ne disposent pas de la surface financière pour multiplier la prise en charge de bâtiments de cette complexité. Les nouvelles demandes d'affectation sont d'ailleurs peu nombreuses. Le dispositif est également consommateur de temps pour les directions Interrégionales dans la gestion et le contrôle des autorisations d'occupation et des conventions. De plus, dans certains cas, il faut sans doute privilégier d'autres types de valorisation, en particulier lorsqu'une collectivité est susceptible de porter un véritable projet ou lorsque l'association ne présente pas des garanties suffisantes pour la pérennité des biens⁴⁸.

Comme on l'a dit à propos des transferts au Conservatoire du littoral (avec ou sans présence d'unité d'accueil) **l'étude de valorisation doit être menée au cas par cas** .

2.3. Les réserves à lever pour un implication accrue des collectivités territoriales

2.3.1. Les bonnes pratiques et solutions juridiques existantes

Les communes et leurs groupements, ainsi que les autres collectivités locales sont la plupart du temps très intéressées par la visite et la mise en valeur du site où est implanté cet édifice souvent emblématique que constitue le phare ou la maison-feu. Ces ouvrages représentent un axe de composition paysagère de premier ordre, un « *eye-catcher* » ou attracteur visuel dont dépend une part non négligeable de l'activité touristique : on va « *au bout du monde* », puis on monte au sommet de ce bout du monde. Plusieurs études ont été menées sur les **retombées économiques induites ou indirectes des sites les plus fréquentés** (le Pont du Gard ou, plus récemment la Dune du Pilat par exemple⁴⁹). Une connaissance de

⁴⁷ Installé à Vatan (Indre) sur une initiative de la Fédération nationale des ASCE, l' « *espace mémoire du patrimoine de l'équipement* » rassemble dans une ferme-modèle de 1854 léguée à la commune par Ferdinand de Lesseps, une collection de matériels, d'objets et de document retraçant l'histoire de l'administration de l'équipement.

⁴⁸ Ce peut être le cas notamment pour les bâtiments classés ou inscrits qui peuvent nécessiter des travaux difficilement exécutables par des bénévoles peu qualifiés (par exemple, une chargée de mission du Conservatoire du littoral a signalé à la mission des cas d'étanchéification intempestive ou de pose de fenêtres en PVC).

⁴⁹ Voir ces études sur les sites respectifs suivants :

http://www.figisma.com/telecharger/Les_retombees_economiques_des_Grands_Sites_fiche_conf_presse.pdf pour le Pont du Gard (et le Puy de Dôme) et pour la dernière en date : www.ladunedupilat.com › À la une › Année 2015

ces études serait de nature à motiver les élus locaux pour s'engager dans de telles mises en valeur. Encore faudrait-il qu'ils ne rencontrent pas immédiatement un obstacle financier dissuasif.

Or, l'un des principaux obstacles à lever pour permettre une meilleure implication de leur part est **le coût du transfert d'affectation**. En effet, si le principe en faveur du Conservatoire est la gratuité de ce transfert, les services de France-domaine ont en revanche une pratique de cession des biens vers les collectivités locales sur la base du coût du foncier bâti autour du bien.

Sur de nombreux sites le prix annoncé à la collectivité porteuse du projet, souvent la commune, conduit le maire à renoncer à la valorisation du site. Dans la plupart des cas, France-domaine s'oppose par principe à des transferts « gratuits » de biens immobiliers au profit des communes pourtant prévues par le Code général de la propriété des personnes publiques. La gratuité est pourtant bien justifiée par les charges financières qui incombent aux collectivités pour l'entretien et la valorisation ultérieure des immeubles. Une évolution de cette position de principe serait de nature à grandement faciliter la montée en puissance des collectivités comme acteurs majeurs de la valorisation des phares.

Ainsi sur la Pointe Saint Mathieu (Finistère), le projet de transfert, comportant démolition de maisons en très mauvais état, n'avait pas été agréé par France-domaine. Dans le Var, le service de France-domaine a même été accusé de faire monter les prix de l'immobilier en proposant des enchères publiques⁵⁰. Sur l'Île Louet, à Carantec (29), le transfert à la mairie, coûteux, a trouvé son modèle économique par la location saisonnière en régie d'un gîte d'hébergement installé dans l'ancienne maison de gardien sur l'île.

Aussi est-il indispensable de trouver des moyens pour éviter ce blocage. On ne peut en effet limiter le transfert gratuit aux seuls sites qui intéressent le Conservatoire, c'est à dire ceux qui sont localisés au sein d'un espace à dominante naturelle. Une autre solution est pratiquée sur deux façades maritimes de façon efficace et reproductible pour des biens qui ont déjà une utilisation: Il s'agit de la mise en place d'une **convention de superposition d'affectations** qui évite le transfert par l'achat du phare et de ses dépendances mais permet, combiné à une durée suffisamment longue de l'autorisation d'occupation, une réelle valorisation dans le temps par la collectivité locale porteuse du projet avec des investissements significatifs.

Ainsi, le **phare de Terre Nègre**, à l'embouchure de la Gironde, bénéficie d'une convention conclue jusqu'en 2021 avec la commune de Saint-Palais-sur-Mer (Charente-Maritime) et d'une convention d'occupation précaire pour le logement attendant pour une unité d'accueil de l'association départementale d'entraide. Le projet de vente du terrain à la commune s'est avéré impossible en raison du prix demandé par France-domaine. Le mécanisme original de la convention de superposition d'affectations, copiée sur celle pratiquée en d'autres lieux par Voies navigables de France a permis des aménagements par la commune sur le phare et ses abords d'un montant de 124.000 €. Cette convention de superposition a été effectuée à titre gratuit, compte tenu des dépenses d'aménagement réalisées.

⁵⁰ L'exemple est donné pour un bien de l'Armée dans lequel, après avoir augmenté par deux fois son estimation, le service a terminé par une enchère publique (batterie de Marigot à st Mandrier)

Une opération de même nature a été opérée par la direction interrégionale Méditerranée sur le **Feu du môle Saint Louis, dans le port de Sète**, au profit de l'office du tourisme de cette ville. La convention est en cours de signature. Elle permettra l'ouverture au public dès l'été 2016.

D'autres **conventions d'occupation** portant sur des durées plus importantes et **constitutives de droits réels** sont susceptibles d'être négociées avec le service de France-domaine.

10. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Diffuser dans tous les services déconcentrés le modèle de la convention de superposition d'affectations actuellement appliqué dans les deux façades maritimes Méditerranée et Sud-Atlantique.

2.3.2. Un partenariat avec l'Association nationale des élus du littoral

Par ailleurs, un entretien avec le président de l'Association nationale des élus du littoral (ANEL), le sénateur Jean-François Rabin, maire de Berlimont (Pas-de-Calais), a été l'occasion pour celui-ci de proposer **une charte entre l'État et son association sur le thème des phares**.

Un tel document aurait d'abord la vertu d'alerter les maires et présidents d'intercommunalités littorales sur leur implication possible dans la mise en valeur de ces monuments qu'ils continuent largement de considérer comme l'affaire exclusive de l'État. La mise en exergue de quelques exemples réussis de coopération viendrait contredire un tel préjugé.

La charte permettrait de diffuser à l'intention des élus locaux les bonnes pratiques décrites ci-dessus, sorte de « mode d'emploi » illustré au profit des communes littorales désireuses de développer un projet de valorisation du phare ou des maisons de gardiens situés sur leur territoire (par exemple, les modèles de conventions déjà conclues portant superposition d'affectations domaniales et conventions d'occupation domaniale constitutives de droits réels). Un bref développement sur le potentiel touristique, donc social et économique, d'une telle valorisation devrait également figurer dans le document.

Le principe d'une telle charte pourrait être rapidement actée et sa rédaction entreprise dans les mois qui viennent.

11. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) :Préparer une charte relative au patrimoine des phares entre l'État et l'Association nationale des élus du littoral, comportant à la fois des principes généraux de coopération locale entre les élus et les services concernés et les modalités possibles de cette coopération

2.4. Les apports et les limites d'une intervention des opérateurs privés

2.4.1. Le déclassement et la vente de phares ou de maisons-feux

À la différence d'autres modèles mis en œuvre dans d'autres pays européens (voir Annexe 8), la France n'a pas choisi de se défaire de son patrimoine immobilier lié à la sécurité maritime. Ainsi sauf exception les phares n'ont pas été vendus, même après extinction de leur feu, l'État en restant très largement propriétaire. De plus, tant que le phare reste allumé, donc directement affecté à la sécurité maritime, il fait partie du domaine public et devient donc inaliénable, sauf division parcellaire très complexe du bâtiment lui-même. Il n'y a ainsi (parce qu'ils ne sont plus en activité et ont été vendus à des privés ou à une commune) que **trois phares** pouvant être loués au public sous forme d'hébergement de loisir (**l'île Louet**, déjà mentionné, dans le Finistère, **Kerbel**, dans le Morbihan et **Fatouville**, en Seine-Maritime⁵¹).

Il s'agit là d'exemples réussis de réutilisation. L'important est que l'immeuble continue d'avoir un usage pouvant générer des recettes, élément essentiel pour le bon entretien du bâtiment, et sa pérennité. Le ministère de la culture et de la communication (MCC) a lancé une réflexion générale sur la « *réutilisation* » des monuments historiques. Des interrogations existent sur l'avenir notamment de grands bâtiments : les propriétaires peinent à en définir les nouvelles utilisations possibles qui doivent être de nature à générer ou à justifier des recettes permettant l'entretien⁵². Comment susciter des projets et comment accompagner leurs porteurs ? Pour le Ministère de la culture, rien ne doit être a priori rejeté (pas d'exclusivité d'un usage culturel notamment), dès lors que la réutilisation s'effectue dans le respect des procédures de protection réglementaire et de l'esprit des lieux.

À titre d'exemple, l'administration des monuments historiques encourage les projets d'organismes tels que « *hôtels et patrimoine* », ou « *pierres d'histoire* », qui sont de petits porteurs de projets ayant mené des opérations réussies de valorisation commerciale des édifices protégés.

2.4.2. L'utilisation privative de phares ou maisons-feux en activité

Outre les associations à but non lucratif dont il a été question dans le § 2.2 ci-dessus, il devrait être envisageable de **proposer une valorisation économique de certains phares** emblématiques ou disposant des caractéristiques requises en vue d'une exploitation par un opérateur privé. Ainsi, le directeur général du groupe susmentionné « *hôtels & patrimoine* », Olivier Gourio, investit et gère en direct des hôtels dans des bâtiments classés monuments historiques restaurés et reconvertis à cet effet avec l'appui des collectivités locales qui restent propriétaires. Il a signalé à la Mission avoir étudié avec son équipe un projet d'hôtellerie « *haut de gamme et d'exception* » dans le phare des Roches Douvres (photo en p.3) situé à 17 milles marins au large de la baie de Paimpol.

⁵¹ Fatouville, ancien phare de l'agglomération d'Honfleur classé monument historique, a ainsi été vendu à un particulier pour être transformé en gîtes dans le respect de son intégrité patrimoniale.

⁵² Par exemple, les anciens séminaires ou couvents à convertir en logements.

Compte tenu des plans dont il a pu prendre connaissance sur le site de la Direction interrégionale de la mer, il considère possible de réaliser quatre très belles chambres avec des parties techniques dans les autres étages et l'installation d'un ascenseur au milieu de la cage d'escalier de ce phare afin de prévoir une salle à manger exceptionnelle dans la chambre de veille sous l'étage de l'optique (table pour 8 couverts). L'arrivée sur place s'effectuerait par hélicoptère pour les clients, les vivres et matériels étant acheminés par bateaux. L'expérience de vivre en couple (nuit de noces par exemple) ou entre amis, 2 nuits dans un lieu d'exception chargé d'histoire, accueilli par un chef et un majordome en grande tenue, correspond bien, selon lui à un segment de marché qui souhaite « *vivre la vie du lieu* ». Il considère qu'il s'agirait d'un produit touristique viable (autour de 700 € la nuit, modulable pour une grande marée...). Il conviendrait, poursuit-il, de disposer de 3 ou 4 lieux de ce type pour proposer un « produit » économiquement soutenable sachant que les personnels n'auraient pas à être présents sur place en l'absence de clients et hors de la préparation de leur arrivée..

Les redevances sont faibles, indique encore Olivier Gourio, et les financements pour les travaux devant être entrepris peuvent être, selon lui assez aisément levés. La difficulté juridique principale serait la durée de la mise en gestion susceptible d'amortir le montant des investissements. Celle-ci pourrait-être aplanie par la mise en place d'un **bail emphytéotique administratif** permettant directement aux collectivités de conclure pour une très longue durée ce type de partenariat public-privé⁵³. Plusieurs baux de ce type ont déjà été conclus dans des monuments que transforme et gère le groupe (château de Sedan par exemple).

Sans porter un jugement sur la pertinence et la viabilité du projet décrit ci-dessus, la Mission a tenu à ce qu'il figure dans le rapport afin d'explorer, voire d'expérimenter, toutes les pistes possibles de valorisation, y compris les plus inattendues.

2.4.3. La mise en valeur par un opérateur privé délégataire

Mise en œuvre depuis plus d'une décennie sur les deux grandes îles de Charente-Maritime, la **délégation de service public** (DSP) est un bon outil qui pourrait être davantage employé. En effet, la valorisation des Phares des Baleines sur l'île de Ré (cf fiche de cas en annexe 5) et de celui de Chassiron, géré par la commune de Saint-Denis d'Oléron, offrent des exemples intéressants pouvant être reproduits. Ces deux phares représentent à eux seuls 40 % de la fréquentation de la totalité des phares de France (800 000 visites).

La délégation de service public pour le phare des Baleines, attribuée, après mise en concurrence, à la SARL « *Patrimoine Océan* », propriété de trois rétais, remonte à l'année 2002. La création d'un consortium privé associant des personnes directement intéressées (gérants de vedette à passagers) et des passionnés du patrimoine rétais est une des clefs du succès d'une telle entreprise, à la fois en termes de résultats commerciaux du site lui-même, mais aussi de respect de la qualité architecturale du projet et de la qualité des prestations offertes aux visiteurs (notamment dans la boutique du phare, dont le niveau fait heureusement contraste

⁵³ Le groupe a obtenu ainsi récemment un bail emphytéotique de 70 ans pour restaurer et exploiter l'hostellerie abbatiale de Saint Savin sur Gartempe, dans la Vienne.

avec les offres standardisées des commerces environnants). Il faut noter que « *Patrimoine-Océan* » est l'un des partenaires les plus motivés et assidus des journées annuelles des Phares dont il sera question dans la 3ème partie ci-après et que Les Baleines ont accueillies dès leur seconde édition en 2011.

Ainsi en est-il également des autorisations d'occupation temporaire (AOT) de longue durée, système assez proche de celui de la délégation de service public mais négocié de gré à gré avec une collectivité ou un de ses opérateurs. Pour le phare de Lège Cap Ferret, l'opération qui a permis son ouverture au public et sa valorisation est également exemplaire. Il est inscrit à l'inventaire des monuments historiques et ouvre au public avec seulement un mois de fermeture par an. 80.000 personnes l'ont visité en 2015. La gestion en est assurée par l'office du tourisme de Lège Cap Ferret, établissement public à caractère industriel et commercial dans le cadre d'une autorisation d'occupation de 15 ans. La mise en valeur du parc et des abords du phare est parfaitement traitée, preuve qu'un architecte de talent peut rendre compatibles création et patrimoine, le phare étant inscrit à l'inventaire des monuments historiques (voir la fiche de cas correspondante en annexe 5).

Les exemples ci-dessus illustrent, l'importance de la qualité et du niveau des prestations offertes est essentielle pour la réussite d'un projet

Le cahier des charges de la délégation ou les termes de la convention d'occupation doivent pouvoir comprendre les prescriptions nécessaires au maintien de l'utilisation par le service des activités de sécurité maritime mais aussi **le respect de l'« esprit des lieux »** s'agissant souvent d'un monument emblématique dont l'accueil et les abords ne doivent pas être dénaturés notamment par les accès mal organisés ou des activités commerciales sans rapport avec le site ou incompatibles avec sa qualité.

12. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Étudier, à partir de l'exemple de la délégation de service public du phare des Baleines, un modèle-type d'affectation à une activité privée commerciale d'accueil ou d'hébergement.

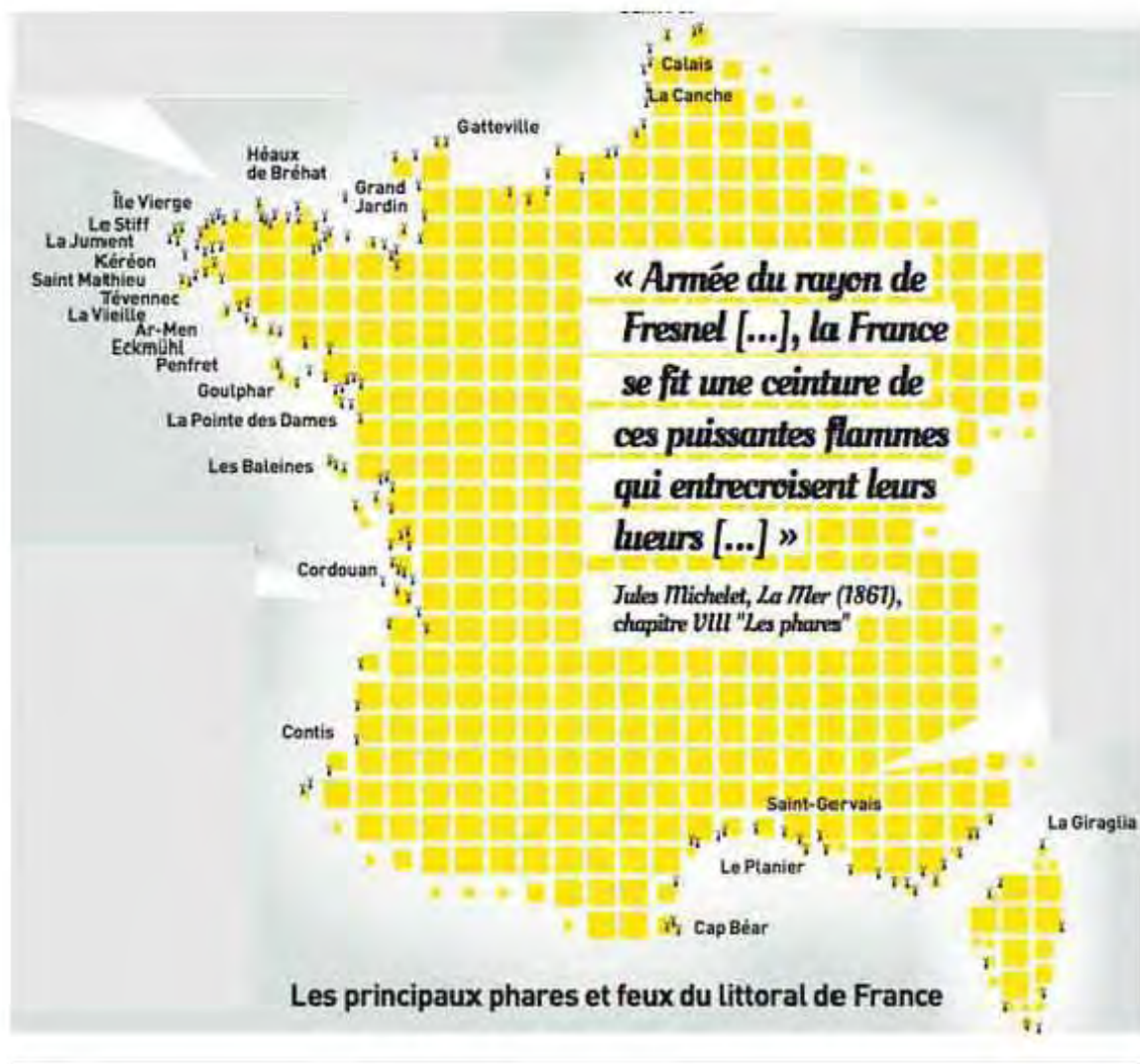
En définitive, la stratégie mise en œuvre en 2014 par la Direction des affaires maritimes sur l'immobilier affecté à la mission de sécurité maritime est pertinente, sur le fond comme sur la forme.

Elle a d'ores et déjà permis et accompagné des valorisations réussies et à faire connaître. Les recommandations de cette seconde partie (professionnalisation accrue des utilisations de loisir social, conventions de superposition d'affectations avec les collectivités, charte avec l'Association nationale des élus du littoral), doivent cependant être accompagnées d'une volonté de faire reconnaître la cohérence du réseau des phares par-delà la diversité de leurs gestionnaires.

Ceux-ci méritent d'être appuyés et structurés ne serait-ce que pour conforter les résultats obtenus.



La librairie-boutique du phare des Baleines : une qualité de prestations en rapport avec l'esprit des lieux ; photo A. Pichon.



3. L'affirmation nécessaire d'une politique nationale

Des initiatives à rassembler, une solidarité à établir

L'intervention de chacun des quatre acteurs présentés dans la partie 2 qui précède est la plupart du temps (même si on peut le déplorer) exclusive de l'intervention d'un autre. Un phare sera d'abord un point marquant - ou un point d'entrée - dans un site du Conservatoire du littoral, ou bien avant tout un gîte apprécié des membres d'une association d'entraide, ou bien encore l'un des monuments incontournables d'une commune ou d'un pays, ou bien enfin un bâtiment singulier/original d'une fondation, d'une famille, ou d'une entreprise.

Cette diversité d'acteurs s'ajoute au caractère hétérogène des bâtiments eux-mêmes, par leurs caractéristiques architecturales ou leur implantation dans le paysage littoral.

Dans cet éparpillement de modes de gestion, la raison d'être des bâtiments, l'activité qui légitime leur présence sur le littoral ou en mer, tout comme leur appartenance à un ensemble patrimonial historiquement cohérent, risquent de ne plus être suffisamment lisibles pour le visiteur et de faire passer, par voie de conséquence, au second plan le service public qui assure la maintenance et l'entretien de l'ensemble.

L'intérêt de l'affirmation nationale d'une politique d'ensemble pour les phares et maisons-feux est donc de trois ordres :

- sortir d'une approche qui reste « technique » donc faiblement visible dans les organigrammes du ministère : on doit profiter de l' « *effet d'image* » des phares pour valoriser l'action du département ministériel qui en a la charge en général et celle des « *Aff Mar* » en particulier. Les phares ne sont plus réductibles à leur seule fonction d'éclairage des côtes et l'enjeu de leur gestion n'est plus que cette seule fonction soit assurée avec continuité ;
- sortir d'une approche au cas par cas et redonner une vision d'ensemble, si l'on ne veut pas que chaque transfert d'un phare à tel ou tel gestionnaire de la partie « *hors lanterne* » soit vécue comme une dépossession d'un patrimoine par les agents qui en ont la charge, les phares étant valorisés « *par d'autres* » sans retombées positives pour les services et les agents des « *Phar-Bal* » eux-mêmes; il ne faut pas laisser penser que l'on voudrait « *se débarrasser* » de bâtiments désormais inutiles, et que le succès d'une stratégie nationale se mesurerait au nombre de phares dont la gestion serait sortie de la situation commune.
- diffuser au sein des services concernés une culture et un savoir-faire du partenariat local et de la délégation de gestion en valorisant les résultats obtenus, et en instituant la Direction des affaires maritimes comme tête de réseau.

Ce qui est réalisé ou mis en place à Gatteville, aux Baleines, ou à Cordouan⁵⁴ n'est pas à mettre au crédit exclusif des gestionnaires délégués de la visite ou de la réutilisation touristique : cela n'existe que parce que les directions interrégionales de la mer - ou leurs devancières - l'ont rendu possible en menant les négociations nécessaires, qu'elles en assurent le suivi et souvent un appui technique et logistique important, et bien sûr - suprême garantie de l'authenticité patrimoniale - parce que le phare reste allumé (et qu'il y a donc des agents et des services pour assurer cette fonction) !

Cette politique d'ensemble pourrait se traduire par les actions ou orientations qui suivent :

3.1. Rendre lisible le pilotage national

3.1.1. Un référent national pour les phares

Si l'on cherche un point de ralliement pour les acteurs de la politique des phares et un donneur d'impulsions à partir de leurs retours, il paraît évident que c'est un organisme public central qui doit accueillir le pilotage de la politique nationale des phares : on voit mal une région, même très fortement maritime, servir de support à cette politique au risque évident de provoquer le désintérêt ou l'hostilité des autres.

Il n'existe pas non plus (après la tentative de positionner sur ce domaine le Conservatoire du littoral) d'établissement public spécialisé dans ce genre de mission ni dans un domaine proche. Dans la période actuelle qui voit plutôt le regroupement d'établissements (CEREMA⁵⁵, Agence française de la biodiversité) par souci, notamment de mutualisation des moyens supports⁵⁶, la Mission ne propose évidemment pas la création d'un organisme public nouveau, mais bien de confier le pilotage à l'État.

Quatre solutions peuvent être envisagées :

- Investir de cette mission le **Secrétariat général de la mer**, service rattaché au Premier ministre qui mobilise une dizaine de départements ministériels. Cette solution est citée pour mémoire car même si cette structure a fortement contribué au Grenelle de la mer (qui a fourni le cadre à l'émergence du dossier « phares »), cette structure légère est avant tout chargée d'actions interministérielles maritimes, alors que le sujet des phares se situe à l'interface terre-mer et ne concerne tout au plus que deux ministères (Environnement et Mer, et Culture) ;
- localiser cette fonction au sein d'une structure à vocation transversale/interdisciplinaire au sein du ministère comme la **Délégation à la mer et au littoral**⁵⁷, ce qui répondrait à la vocation élargie des phares, comme éléments majeurs du patrimoine architectural et territorial, et portes d'entrées possibles vers la connaissance de la biodiversité littorale ou marine (cf partie 1.2) ;

⁵⁴ Voir 2^e partie et fiches de cas correspondantes en annexe 5

⁵⁵ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

⁵⁶ Mais au risque de lourdeurs bureaucratiques et de normalisation des processus innovants.

⁵⁷ Créée par décret du 28 octobre 2014, cette délégation est actuellement dirigée par Catherine Chabaud

- mettre en place une « mission phares » **auprès du directeur général des infrastructures de transports et de la mer (DGITM)**, afin de marquer l'importance de ce sujet comme élément identifiant d'une des missions majeures - la navigation maritime - assurée par cette direction générale, le patrimoine des phares étant alors assimilé aux ouvrages d'art routiers, ferroviaires ou fluviaux qui ont déjà fait l'objet de politiques spécifiques de sensibilisation du public, de protection patrimoniale ou de mise en valeur⁵⁸ ;
- identifier plus précisément, dans le cadre de cette troisième hypothèse, **un poste dédié au sein de la Direction des affaires maritimes.**

La Mission estime que la politique nationale qu'elle préconise sera nettement plus lisible et efficace si elle est menée **depuis et par le service technique spécialisé dans la gestion au quotidien de ces édifices.**

Un positionnement dans une autre structure, même avec le prestige et la transversalité apparente d'une délégation interministérielle, couperait la valorisation des phares de la légitimité fonctionnelle attachée aux services qui assurent leur gestion au quotidien. La mission préconise donc d'**identifier au sein de la structure même, un agent référent spécifiquement et exclusivement chargé de conduire et d'animer la politique préconisée ci-après⁵⁹.**

Un tel agent ne devrait pas forcément posséder une connaissance préalable et approfondie des phares, mais avoir un profil et une expérience minimale d'ensemblier, une capacité à travailler en réseau, et sans doute également des connaissances architecturales de base, le rendant apte à dialoguer avec les administrations chargées du patrimoine. Un projet de fiche de poste détaillant le profil et les missions de cet agent avait été préparé par le précédent titulaire du poste. Il figure en annexe 6.

Il appartiendrait, bien sûr, à la Direction des affaires maritimes d'apprécier le positionnement le plus adéquat au sein de sa structure. Il semble à la Mission qu'un ancrage affirmé dans la quotidienneté des missions concernant les phares, serait la solution la plus pertinente⁶⁰.

⁵⁸ A titre d'exemple, on peut citer l'exposition « un canal, des canaux » organisée à la Conciergerie en 1986, le classement du Canal du Midi au patrimoine mondial dix ans plus tard, la mise en valeur conjuguée, sur l'autoroute A 75 d'un ouvrage ancien, Garabit, et d'un ouvrage contemporain à destinée patrimoniale plus que vraisemblable : le Viaduc de Millau

⁵⁹ Il ne s'agit cependant pas de cultiver la nostalgie de ce moment particulier, commencé au cours de la décennie 2000 (et qui s'est achevé en août 2015), où la politique patrimoniale des phares a pris un remarquable essor et une dimension partenariale et interdisciplinaire avérée : le chargé de mission qui est largement à l'origine de la dimension donnée à cette politique depuis 10 ans, Vincent Guigueno (que la mission a longuement rencontré) possède un profil professionnel, des connaissances historiques, et un charisme personnel qui le rendent, au sens littéral, irremplaçable.

⁶⁰ Deux exemples d'une telle identification existent en administration centrale :

- à la Direction de l'habitat de l'urbanisme et des paysages (DHUP), au sein du bureau des sites (QV1) une **chargée de mission grands sites** anime à la fois l'instruction du label national « *Grand site de France* » prévu par l'article L 341-15-1 du code de l'environnement pour reconnaître, dans le cadre des sites classés, la qualité du projet de développement durable développé par les collectivités territoriales pour prévenir les dégradations et gérer les difficultés engendrées par une forte fréquentation touristique ; elle assure en outre le suivi du réseau éponyme et fournit aux services déconcentrés un appui technique et méthodologique pour le montage et le suivi des opérations grands sites.
- à la Direction de l'eau et de la biodiversité (DEB), dans le cadre du bureau des milieux naturels (EN4), une chargée de mission anime et coordonne la **politique nationale des milieux humides** avec en particulier le suivi des engagements de la France dans le cadre de la Convention internationale de Ramsar sur les zones humides, et le pilotage du « *plan national d'actions* » établi pour cinq ans sous l'égide d'un « *Groupe national pour les milieux humides* » qui regroupe l'ensemble des acteurs (élus, socio-professionnels, associations, expert scientifiques...) des « *terres d'eau* » (marais, tourbières,

Pour cette direction, il s'agirait là d'une question de valorisation politique (être perçue, aux yeux des décideurs, comme « *la direction gestionnaire des phares* »), ce dont pourraient tirer profit d'autres missions moins « visibles », mais tout aussi nécessaires, que cette direction mène dans un domaine de compétence vaste mais relativement méconnu.

13. *Recommandation* (à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, et plus spécifiquement à la Direction des affaires maritimes): Identifier au sein de la Direction des affaires maritimes, un agent référent de la politique nationale des phares avec un profil d'ensemblier entre sécurité maritime, architecture et aménagement du territoire.

Aux yeux des rapporteurs une telle identification conditionne la mise en œuvre des autres orientations qui seront décrites ci-après.

3.1.2. Renaissance et élargissement de la Commission des phares

Dès le début de la politique d'équipement des côtes de France, en 1811, l'État s'était doté, par décision en date du 29 avril 1811 du Directeur général des ponts et chaussées, le comte Molé, d'un organisme consultatif : la « **Commission des phares** », appelé à donner son avis « *sur toute création, suppression ou modification d'établissement de signalisation maritime* ».

La composition de cette commission fut très variable au cours du temps. À l'origine, elle était composée de neuf membres : 3 membres de l'Académie des sciences, 3 inspecteurs des Ponts et Chaussées, 3 officiers supérieurs de la marine militaire. Parmi ses membres célèbres ont figuré l'astronome François Arago, qui en fut le président dès 1813, et le physicien Augustin Fresnel, qui en fut un moment le secrétaire.

Pendant tout le XIX^e et la première moitié du XX^e siècle, cette Commission a présidé au fameux programme d'équipement des côtes décidé en 1825, ainsi qu'au suivi des évolutions technologiques permettant de faire bénéficier les feux des importants progrès scientifiques qui ont jalonné toute cette période : charbon, pétrole, électrification, modes de rotation des lanternes, etc.

Même si son intervention technique a aujourd'hui perdu de son importance, **la Commission des phares n'a jamais été supprimée**⁶¹, son régime actuel datant d'un décret du 18 mai 1982.

Or, les enjeux d'une politique des phares ont aujourd'hui radicalement changé, puisque les phares ne sont plus désormais uniquement des équipements de sécurité maritime, mais aussi des marqueurs paysagers des territoires littoraux et des éléments reconnus du patrimoine architectural.

lagunes, etc).

⁶¹ Le Comité d'histoire du ministère (au sein du CGEDD) a ainsi organisé le 1^{er} juillet 2011 une journée d'étude intitulée "la commission des phares (1811-2011), 200 ans au service de la sécurité de la navigation" dont les actes sont référencés dans la bibliographie (annexe 3).

L'autorité publique a donc besoin d'un organe consultatif représentant l'ensemble des parties prenantes de cette politique : à cet égard il n'est pas nécessaire de créer une nouvelle instance, mais **d'élargir la composition et les attributions de la Commission des phares de 1811** ; elle comporterait alors, outre les catégories actuelles (scientifiques et techniques et représentants d'usagers⁶²), les quatre types d'acteurs dont on a identifié, décrit et évalué les interventions respectives en seconde partie du rapport, ainsi que les départements ministériels ou établissements publics concernés (ministère de la culture, agence des aires marines protégées notamment) et des personnalités qualifiées reconnues pour leurs travaux ou leur engagement dans le domaine des phares.

L'ampleur et le détail de cet élargissement devraient faire l'objet d'une réflexion spécifique, le développement qui précède se bornant à en suggérer les principes et à en donner quelques exemples.

Il ne serait pas forcément nécessaire de réunir une telle instance très souvent : la politique nationale ici préconisée est une politique de moyen terme dont seul un suivi annuel est a priori pertinent.

Il serait en revanche sans aucun doute indispensable de doter cette « *grande commission* » d'une instance technique du type de celle dont la Direction des affaires maritimes prépare actuellement la mise en place, mais sous un intitulé à revoir⁶³.

14. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Redéfinir les missions et la composition de la « Commission des phares » établie en 1811, pour en faire le lieu de pilotage collectif de la politique des phares.

3.2. Mettre en place deux structures fédératrices complémentaires

Au-delà de la mise en place d'un pilotage national fondé sur un agent référent au sein de la Direction des affaires maritimes et sur une instance consultative reflétant les enjeux et partenariats contemporains du patrimoine des phares, la Mission

⁶² Aux termes du Décret du 19 décembre 1970 modifié en 1977, outre les représentants de l'administration des phares et balises, membres de droit, la commission actuelle est constituée :

- de 2 officiers supérieurs de l'État-major de la marine
- d'un membre de l'Académie des sciences
- de deux inspecteurs généraux des ponts et chaussées
- d'un représentant du secrétariat général de la marine marchande et d'un représentant de secrétariat général de l'aviation civile
- d'un représentant des armements marchands et d'un représentant des pêches maritimes
- d'un représentant du conseil supérieur de la navigation de plaisance
- enfin, d'un représentant du ministère chargé des télécommunications (ajout de 1977)

⁶³ Un projet de décret rédigé par la direction des affaires maritimes est actuellement en phase de concertation pour réformer la Commission des phares elle-même, en la réduisant à ce rôle technique.

Il faudrait donc reprendre l'intitulé du décret pour nommer, par exemple, la formation prévue « Comité technique de la commission des phares », tout en conservant le texte du projet relatif au rôle, à la composition et au fonctionnement de cette instance. La Commission des phares proprement dite conserverait dans l'immédiat son statut, dans l'attente de l'élargissement de son rôle et de sa composition tels que recommandés dans ce rapport.

recommande d'appuyer le développement d'un réseau de gestionnaires des phares et de favoriser la création du Centre national des phares dont il sera question ci-après.

3.2.1. Vers un réseau des gestionnaires de phares

En 2010, la Direction des affaires maritimes a souhaité organiser un séminaire des acteurs de la valorisation touristique des phares : cette première « **journée des phares** » a réuni à Belle-Ile 45 participants représentant 15 sites.

Cette manifestation (qui dure en fait d'un jour et demi à trois jours) incombe à la fois au ministère et aux responsables du site d'accueil (différent tous les ans) ; elle en est à sa 6ème édition. Les participants y viennent pour échanger sur leur expérience, leurs bonnes pratiques. Le programme doit veiller à respecter les différentes sensibilités et faire une large place aux échanges. Ces journées des phares, attirent petit à petit de nouveaux acteurs: artistes, photographes, muséographes, archivistes...

Elle a rassemblé jusqu'à 90 participants (et une vingtaine de sites) en Iroise en 2014. En 2015, la journée a eu lieu à la Pointe de Grave, avec pour la première fois la présence de représentants marocains et sénégalais. En 2016, elle est prévue au Cap Fréhel, du 2 au 4 novembre.

Les « journées de phares » peuvent préfigurer un réseau de gestionnaires de biens patrimoniaux comme il en existe d'ores et déjà plusieurs exemples réussis : un parallèle peut être en effet établi entre ces six « *journées* » et les débuts du Réseau des grands sites de France, ou ceux de « *Rivages de France* » l'association des gestionnaires des sites du Conservatoire du littoral (collectivités territoriales et associations)⁶⁴.

Tous ces réseaux ont eu pour origine une initiative des gestionnaires de terrain les plus motivés ou passionnés par l'expérience qu'ils menaient sur la mise en valeur d'un patrimoine naturel ou culturel ; ils se sont créés et développés avec un soutien parfois purement symbolique (« haut patronage » ministériel d'une manifestation, présence d'un représentant à la réunion inaugurale), parfois avec une aide plus formalisée (convention d'appui) ou matérielle (subvention de fonctionnement) , des services de l'État responsables de ce type ou de cette famille de patrimoines.

Nous n'en sommes pas encore à ce stade pour les journées de phares : celles-ci sont encore un simple rassemblement, certes aidé tous les ans sur le plan logistique ou méthodologique par la Direction des affaires maritimes et par la direction interrégionale de la mer du lieu où se tient la réunion.

Les six manifestations qui ont eu lieu jusqu'à ce jour évoquent un réseau encore précaire, intermittent, et incomplet :

⁶⁴ On peut également citer Ramsar-France, association qui regroupe les collectivités et organismes gestionnaires des sites labellisés au titre de la convention internationale sur les zones humides, ou bien encore, dans le même registre international, l'Association des biens français du patrimoine mondial (ABFPM).

- **précaire** car en dépit de la motivation d'une quinzaine de fondateurs, la pérennité de la manifestation est tributaire d'un soutien des « *affaires maritimes* » (centrales et déconcentrées) seules à même de leur donner la légitimité nécessaire ;
- **intermittent**, car dans l'intervalle d'une année qui s'écoule entre les rassemblements, les gestionnaires ne sont pas organisés pour poursuivre leurs échanges : un simple site extranet permettrait un minimum de permanence, mais qui peut prendre l'initiative de sa création et la charge de sa gestion ?
- **Incomplet** car malgré la mobilisation d'un noyau dur de gestionnaires motivés, le maximum de sites participants n'a jamais été supérieur à une vingtaine ; on peut estimer à 30 ou 40 au maximum les sites qui ont ainsi participé à une journée des phares au moins ; nous sommes loin des 150 phares potentiellement valorisables (si l'on tient pour « ingérables » la plupart des 30 phares en mer).

Il ne s'agit pas pour l'État de se substituer à l'initiative des gestionnaires : **c'est à eux de dire sous quelle forme, selon quelles modalités, et avec quelles priorités d'action les rassemblements annuels peuvent acquérir une certaine permanence.**

Mais l'État peut annoncer (par une parole politique forte aux prochaines journées du Cap Fréhel?) qu'il encouragera la constitution d'un véritable réseau par un appui méthodologique, d'un soutien logistique, et, à terme d'une convention pluriannuelle d'objectifs (CPO) si la structure éventuellement créée prend une forme associative.

Ce réseau pourrait en outre avoir des déclinaisons par façade maritime. Lors de ses investigations sur chacune de ces façades, la Mission a constaté que les réunions organisées avec plusieurs gestionnaires et/ou partenaires locaux de la stratégie immobilière avaient permis des dialogues fructueux entre ces derniers. Les Directions intrarégionales de la mer en ont conclu qu'il serait intéressant de renouveler de tels échanges.

A l'image des actuelles journées des phares, le réseau préconisé ne se limiterait pas aux seuls « gestionnaires », mais serait **élargi à certains de leurs partenaires ou commanditaires** : Conservatoire du littoral, parcs marins, collectivités départementales ou régionales concernées , et, bien sûr, agents de terrain des affaires maritimes.

Enfin, un tel réseau de gestionnaires pourrait trouver un appui - dont il faudrait mesurer l'importance et la forme, mais dont le principe va de soi - auprès du projet de Centre national des phares évoqué ci-après.

15. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Susciter la structuration progressive d'un réseau de gestionnaires des phares, à partir des organismes publics et privés qui se rassemblent tous les ans lors des « journées des phares ».

3.2.2. Le projet de « Centre national des phares »

Le projet de Centre national des phares **s'appuie sur le « musée des phares » installé à Ouessant depuis 1988**, au phare du Créac'h ; cet équipement, dépositaire depuis 1985 des collections d'objets mobiliers de l'ancien dépôt du Trocadéro⁶⁵, est géré par le parc naturel régional d'Armorique. Sa présentation est un peu ancienne et sa localisation insulaire le rend difficilement accessible. Il ne saurait donc constituer à *lui seul* un équipement muséographique à vocation nationale (il n'accueille ainsi que 18 000 visiteurs par an, soit quatre fois moins que le seul phare du Cap Ferret. ...).



Le phare du Créac'h à Ouessant, siège du Musée des Phares ; photo DIRM NAMO.

Le phare du Cap Ferret : un futur maillon du « musée en réseau » ? Photo, office du tourisme de Lège-Cap-Ferret.



Un premier projet a été porté par l'ancien président du Conseil général du Finistère, Pierre Maille. Un site à terre sur le quai Malbert à Brest (siège actuel du service des Phares et Balises.) était envisagé, avec un coût de 10 à 15 M€, en investissements (y compris rénovation d'Ouessant), un effectif de 20 personnes et 2 M€ de fonctionnement annuel.

La présidente actuelle du conseil départemental adhère au principe du projet, mais pas à ses modalités initiales. Compte tenu de restrictions budgétaires et de difficultés d'accès, l'implantation sur le quai Malbert a été abandonnée. Le futur « **Centre national des phares** »⁶⁶ a vu son niveau d'investissement divisé environ par deux par rapport à l'étude de programmation précédente : un centre d'interprétation pour le public, plus modeste⁶⁷ serait situé sur le « premier éperon » à côté du quai d'embarquement pour les îles (lien symbolique avec le musée d'Ouessant). L'idée serait d'y rapatrier des collections détenues notamment dans les directions interrégionales de la mer pour les regrouper, les répertorier, les entretenir et les protéger selon les protocoles "musées de France".

⁶⁵ Installé en 1869 sur la colline de Chaillot, et siège d'un musée entre 1878 (exposition universelle) et 1955, le « dépôt central des phares » a été démoli en 1992, pour agrandir les locaux du Conseil économique et social ;

⁶⁶ Une mission est en cours pour trouver la dénomination la plus appropriée.

⁶⁷ 10 équivalents-temps-plein et moins d'1 M€ en fonctionnement annuel.

Reconfiguré comme un lieu de culture scientifique et technique, l'équipement bénéficierait de la proximité d'autres lieux à visiter à Brest (musée et archives de la Marine) notamment d'un lien avec le site des Capucins, pôle maritime en voie de constitution par la communauté d'agglomération de Brest. Ce centre **national** des phares aurait en outre **une mission de centre de ressources**, et pourrait collaborer avec d'autres lieux d'expositions déjà existants ou à créer sur les autres façades maritimes (par exemple, le projet de centre d'interprétation du phare de Cordouan, qui devrait être réinstallé dans une présentation plus contemporaine et sur une surface augmentée, dans les actuels locaux du phare de la pointe de Grave⁶⁸).

Le portage du projet devrait être mené par **un groupement d'intérêt public (GIP) en cours de constitution** dont les membres ayant d'ores et déjà donné leur accord sont les suivants :

- le conseil départemental du Finistère,
- l'État,
- Brest-Métropole,
- le parc naturel régional d'Armorique
- le parc marin de l'Iroise (agence des aires marines protégées, future agence française de la biodiversité
- la commune d'Ouessant.

Le comité de pilotage du projet qui s'est réuni le 2 avril dernier (et où l'ensemble des partenaires ci-dessus étaient présents), a validé le dépôt des statuts du groupement d'intérêt public en préfecture au début de l'été 2016, la nouvelle localisation de l'équipement et les principes du montage financier (notamment la mobilisation des crédits « culture » du contrat de plan État-région).

Le compte rendu de ce comité de pilotage, décisif à maints égards, constitue l'annexe 6 du présent rapport.

Même si la région Bretagne n'y participe pour l'instant qu'en qualité de simple observatrice, la Mission considère que le projet, tel qu'il lui a été présenté *de manière convergente par ses différents contributeurs* (conseil départemental du Finistère, mais aussi parc de l'Iroise, Brest-métropole et direction interrégionale de la mer Nord-Atlantique-Manche ouest) a désormais de fortes chances d'aboutir dans le délai fixé par sa principale commanditaire, la présidente du conseil départemental (juillet 2021).

Le fait que l'équipe projet (constituée de 3 personnes, dont une cheffe de projet, particulièrement dynamique et motivée), soit directement rattachée au directeur général des services du conseil départemental représente à cet égard une bonne garantie de portage effectif par une collectivité.

La Mission estime donc que ce projet **doit faire partie intégrante du dispositif d'ensemble d'affirmation d'une politique nationale en faveur du patrimoine des phares.**

A cet égard, il est indispensable que l'État non seulement intègre le groupement d'intérêt public (GIP), comme cela est prévu, mais qu'il y soit représenté par

⁶⁸ Voir à ce sujet, en annexe 5, la fiche de cas consacrée à Cordouan.

l'échelon central de toutes les administrations concernées, c'est à dire à la fois par le ministère chargé des phares et par le ministère chargé du patrimoine et des musées, et qu'il mette à sa disposition, en tant qu'apport au GIP, comme c'est la règle du jeu dans ce type d'institution, le temps-agent nécessaire aux travaux de définition des missions et de mise en place concrète de l'équipement⁶⁹.

Dans cette instance, les représentants de l'État devront être particulièrement attentifs à deux dimensions de l'action future du Centre national à préfigurer :

- le Centre a bien une vocation de centre de ressource ***national***, sa localisation à Brest ne devant en rien obérer cette vocation ;
- la **dimension internationale du patrimoine des phares** doit être prise en compte et des liens devront être établis avec les initiatives en faveur des phares, menées à l'étranger (par exemple l'initiative *Med-phares* en Méditerranée, ou bien le musée des phares de Lindesnes, en Norvège).

Par ailleurs, plusieurs sujets mériteront d'être approfondis comme celui d'une protection juridique de l'image des phares. Cette question de la protection de l'image des phares, déjà abordée en 1ère partie (1.2), est en effet récurrente sur l'ensemble des côtes de France.

Le Centre national serait par ailleurs à même de construire un centre de ressources documentaire et une stratégie de communication sur les phares vis-à-vis du grand public conjuguant les fantasmes qu'ils suscitent et la technicité qu'ils recèlent : le parc marin de l'Iroise a déjà été à l'initiative d'un opportun « *crédential* » des 14 phares situés sur son territoire (avec un mystérieux « *cadeau de l'Iroise* » pour celui qui aura fait tamponner la totalité des destinations par les organismes qui les font visiter ou par les compagnies de navigation qui permettent de les approcher!)⁷⁰. Ce document est reproduit en annexe 8.

Enfin, une telle institution pourrait être le support scientifique et peut-être logistique, à terme, du réseau des gestionnaires évoqué ci-dessus : ces deux initiatives doivent cheminer à leur rythme, mais leur complémentarité est évidente.

16. *Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): Soutenir la constitution « Centre national des phares » ; veiller à sa vocation interrégionale et à son ouverture internationale.*

3.3. Imaginer une « solidarité patrimoniale » des phares de France

Même s'ils se trouvent dotés d'instances ou d'institutions permettant la rencontre régulière des acteurs, la mise en commun des expériences et la constitution d'un corpus scientifique solide, les phares de France ne seront jamais « *égaux devant la valorisation* », certains restant, par leur nature et/ou leur localisation, à l'écart des différentes solutions évoquées ci-dessus.

⁶⁹ A titre de référence, le parc marin de l'Iroise a l'intention de contribuer au GIP par un apport de 20.000 euros et 1/4 d'ETP

⁷⁰ Publication de l'« observatoire des phares en mer d'Iroise » mis en place par le Parc avec le concours de la Direction Interrégionale de la mer et de la Direction régionale des affaires culturelles de Bretagne.

La solidarité entre les phares est à la fois une question d'image, et une affaire plus concrète de mutualisation des ressources.

3.3.1. Un label Patrimoine mondial au service de l'ensemble des phares

Construit en 1611, rehaussé en 1788-92 pour acquérir sa silhouette actuelle, le **phare de Cordouan** a été classé monument historique dès 1862 (dans la même liste que Notre-Dame de Paris !). De par son architecture extérieure comme intérieure (escalier hélicoïdal formant structure porteuse du fût), et de par sa localisation spectaculaire sur un platier rocheux à l'entrée du plus grand estuaire de France, il mérite sans doute son titre de « *phare des rois et roi des phares* ». Une des fiches de cas composant l'annexe 5 décrit le projet de valorisation et de restauration en cours.

Le Syndicat mixte de l'estuaire de la Gironde (SMIDDEST⁷¹) et le Direction régionale des affaires culturelles travaillent de concert à un dossier d'inscription du monument au patrimoine mondial. Le phare figure d'ores et déjà sur la « *liste indicative* » des projets d'inscription, arrêtée par la Commission française pour l'Unesco. Trois étapes sont programmées. D'abord, l'énoncé et la démonstration de la « *valeur universelle exceptionnelle* » du bien. Si elle est validée par la commission susmentionnée, ce qui pourrait intervenir en cours d'année, une deuxième étape consistera en l'écriture d'un « *plan de gestion* ». Enfin, la définition d'un périmètre du bien et de sa « *zone tampon* » sera la troisième étape de la constitution du dossier. La perspective du classement pourrait ainsi s'offrir pour 2019 ou 2020 (après dépôt officiel de la demande par la France une année plus tôt).

Ce dossier motive fortement les partenaires locaux, et la Mission n'a pas le moindre doute sur sa légitimité et sur la solidité de l'argumentation. Mais compte tenu du grand nombre de biens ouest-européens figurant déjà sur la liste et d'un fort déséquilibre avec les pays du Sud **un seul dossier par an est présenté par la France**, porté alternativement - ou parfois simultanément - par les ministères de la culture et de l'environnement.

Les critères de classement Unesco avancés dans le dossier de candidature⁷² sont le i « *chefs d'oeuvre du génie créateur humain* » et le iv « *offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des périodes significative(s) de l'histoire humaine* ».

Les exemples de reconnaissance internationale des phares sont plutôt rares : la « Tour d'Hercule », à la Corogne, en Galice, a été classée en juin 2009 et le parc canadien de Gros Morne à Terre Neuve et au Labrador (1987) comporte un phare à la situation intéressante, mais qui ne contribue pas à la valeur universelle exceptionnelle du parc national qui est logiquement plutôt naturaliste. La reconnaissance mondiale de ce type d'architecture est donc encore très limitée, ce qui donne des chances sérieuses à toute initiative en ce sens.

⁷¹ Il regroupe regroupe la nouvelle région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes et les deux départements de la Charente-Maritime et de la Gironde dont le phare est situé à équidistance.

⁷² Les « *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial* » comportent dix critères dont six pour les biens culturels ou mixtes, et quatre pour les biens naturels. <http://whc.unesco.org/fr/criteres>.

Au-delà d'un soutien de principe et d'un encouragement à ce projet, dont les services locaux de l'État sont activement parties prenantes, la Mission estime qu'il faudrait valoriser cette candidature dans l'esprit du critère iv ci-dessus (« *exemple éminent (...) d'ensemble architectural ou technologique* ») comme « tête de série » des biens patrimoniaux concernés, ce classement étant prononcé, outre la valeur architecturale intrinsèque du monument, parce que **c'est à partir de ce dernier, et de l'expérimentation qui y a eu lieu en 1823 de la lentille de Fresnel, qu'est né, deux ans plus tard à peine, le projet d'éclairage systématique des côtes de France** mentionné en introduction du présent rapport.

La déclaration de valeur universelle exceptionnelle actuellement en cours de rédaction pourrait utilement, si ce n'est déjà fait, mentionner ce point d'histoire essentiel.

A partir de là, il importe donc que la communication autour de cette candidature, puis de l'inscription effective du bien quand celle-ci interviendra, ne soit pas centrée autour du seul estuaire de la Gironde et son monument emblématique, mais fasse une place significative à l'épopée de la construction des phares de France qui a ce monument comme point d'origine.

Tout comme la mise en place du centre national des phares, à Brest, ne doit pas être une affaire « bretonne », **le projet de classement de Cordouan au patrimoine mondial ne doit pas rester une affaire médocaine, charentaise ou girondine**. C'est dans cette mesure que la Mission intègre ce projet dans le dispositif d'affirmation d'une politique nationale du patrimoine des phares.

17.Recommandation (à la Direction des affaires maritimes) : Soutenir la candidature du phare de Cordouan au patrimoine mondial, et profiter de cette candidature pour sensibiliser le public à l'ensemble du patrimoine des phares de France.

3.3.2. Des solutions d'ingénierie financière pour les « phares orphelins »

Une trentaine de phares se situe en pleine mer, notamment dans des secteurs où les dangers de leur approche ont précisément justifié leur implantation (chenal du Four, raz de Sein...). De nombreux autres phares, bien que situés dans des sites théoriquement accessibles « à pied sec » ou par une navigation aisée, ont une configuration architecturale qui rend leur ascension dangereuse ou impossible (par exemple le phare du Grand Ribaud, au sud de la presqu'île de Giens dans le Var⁷³). Certains enfin, même situés sur le continent, ont un accès malaisé rendant leur valorisation touristique ou culturelle⁷⁴ hasardeuse : le phare d'Hourtin n'est accessible que par une piste cyclable de 10km au milieu de la forêt landaise et celui de Beauduc, en Camargue, est entouré de marais infranchissables pendant six mois, et incertains pendant six autres, qui rebutent même les ornithologues.

⁷³ Fort heureusement pour ce dernier, l'approche du monument est parfaitement possible sur une île d'accès aisé ; un fort construit en 1840 sur le même promontoire pourra constituer, après restauration, le belvédère dont, faute de phare, les touristes feront le but de leur excursion.

⁷⁴ On pense, pour cette dernière catégorie, aux résidences d'artistes : mais cette population, pour rechercher parfois une « retraite » n'en a pas moins besoin d'être ravitaillée de temps à autres ou secourue en cas d'accident !

Ces phares ont donc toutes chances de n'intéresser aucun des acteurs décrits en deuxième partie du rapport : si leur intérêt patrimonial et paysager est souvent de premier ordre, **leur valorisation restera donc impossible, sauf de façon très marginale**, et en tout état de cause elle sera d'un intérêt faible ou nul pour le monument ou le site lui-même. Les compagnies maritimes qui font actuellement le tour des ex- « enfers »⁷⁵ de l'Iroise ne ristournent aucune fraction de leur chiffre d'affaires à l'administration des phares et balises.

Or, une grande partie de ces « orphelins » est située dans le **parc marin de l'Iroise**, dont la 9ème des dix « orientations de gestion » approuvées lors de sa création est intitulée « *conservation et valorisation du patrimoine paysager, architectural, maritime et archéologique, notamment sous-marin, et des savoir-faire locaux* ». C'est bien dans ce cadre que le parc collabore au projet de Centre national des phares évoqué ci-dessus ; il a en outre recueilli et enregistré les témoignages des anciens gardiens, patrimoine immatériel extrêmement précieux, et pris à sa charge les héliportages des experts du ministère de la culture dans le cadre de l'instruction de la protection patrimoniale de ses monuments. Pour autant, il n'est pas question pour lui d'aller plus loin pour le moment dans la définition ou dans la prise en charge d'un projet de valorisation pour les phares les plus inaccessibles, une telle mission étant très éloignée de sa vocation principale et peu compatible avec ses actuels moyens financiers.

D'autres solutions sont donc à envisager. Parmi elles :

- un **fonds de péréquation** destiné à drainer des cotisations volontaires ou obligatoires des phares « riches » vers les phares « pauvres », ainsi que les produits de la vente des produits dérivés du patrimoine de la signalisation maritime, souvent vendus sur les sites.. Par exemple, si l'on atteint approximativement le million de visiteurs par an dans les phares⁷⁶, un euro supplémentaire par billet pourrait rapporter une première dotation intéressante ;
- une **souscription publique et/ou un appel au mécénat** pour ces « phares orphelins » après évaluation précise de leur nombre et des travaux à y effectuer, tel que recommandé en première partie ci-dessus. L'expression de phares « *orphelins* » utilisée ici n'est évidemment pas innocente (appel à l' « *adoption* »).

De tels recueils de fonds, qu'ils soient réguliers ou occasionnels nécessiteraient, en tout état de cause, vis-à-vis des souscripteurs, mécènes ou visiteurs des phares valorisables, une affectation directe à des travaux de restauration ou de mise en valeur des phares « orphelins » objets de la contribution ou du don. Un intermédiaire financier habitué à de telles opérations devrait être sollicité - comme la Fondation de France ou la **Fondation du patrimoine**.

⁷⁵ Nom donné à ces lieux de total isolement par les gardiens qui en ont longtemps assuré la bonne marche.

⁷⁶ Ce qui n'est pas encore tout à fait le cas puisque les derniers chiffres (cf partie 1.2) font état de 800 000 visiteurs dont la moitié pour les seuls phares des Baleines (Ré) et de Chassiron (Oléron). Certains progrès vraisemblables (nouvelles ouvertures au public prévues) permettent tout de même d'espérer atteindre un tel chiffre dans quatre ou cinq ans.

Cette dernière intervient certes avant tout sur les édifices privés : elle délivre un label permettant une défiscalisation de 50% du coût des travaux et verse une subvention (symbolique : autour de 1 % du montant des travaux). Un millier de labels sont délivrés par an. Pour les propriétaires publics, communes, intercommunalités, départements, régions, mais aussi les établissements publics (Office national des forêts, Conservatoire du littoral, offices du tourisme...), la Fondation déploie trois outils⁷⁷ :

- appel à la générosité publique : souscription locale pour un édifice en faveur duquel il existe un programme de travaux (mécénat populaire) ;
- subvention de la Fondation en abondement de la souscription ;
- mécénat d'entreprise avec recherche de proximité pour ajouter aux deux précédentes options.

À priori, les projets retenus concernent les biens non juridiquement protégés, mais des exceptions sont prévues pour qu'un tel patrimoine émerge néanmoins à ces outils : 9 % des édifices aidés par la Fondation bénéficient ainsi d'une protection au titre des monuments historiques, ainsi le programme de travaux sur le phare des Poulains à Belle-île (mené par le Conservatoire du littoral sur la commune de Sauzon) a bénéficié d'une dotation. Le projet de restauration du phare de la Coubre et de création d'un éco-musée a reçu également 34 000 € de la part de la Fondation.

La solution d'une redevance (y compris volontaire?) sur les visites des phares actuellement ouverts au public ne pourrait en outre passer que par une évolution de la réglementation les concernant (les conventions liant les phares ouverts à la visite au service gestionnaire et/ou à France-domaine pourraient prévoir une telle ristourne, mais il faudrait étudier juridiquement dans quel cadre et au profit de quel compte ou de quelle institution)⁷⁸.

De même que l'ancienne « Caisse des monuments historiques »⁷⁹ permettait de payer l'entretien de la villa gallo-romaine de Montmaurin (Haute-Garonne) qui doit totaliser quelques milliers de visiteurs par an, grâce aux entrées dans l'abbaye du Mont Saint Michel qui en compte environ un million, une « **fondation des phares** » pourrait ainsi permettre la prise en charge de l'entretien des phares peu ou pas valorisables.

La Mission estime toutefois que les hypothèses de mise en place d'une telle ingénierie financière sont trop complexes pour donner lieu, dans le temps imparti pour la remise du présent rapport, à une étude juridique, économique et financière plus approfondie que les pistes et les principes ci-dessus énoncés.

⁷⁷ Il s'agit de financer du « petit patrimoine » : ponts, fours à pain, moulins, lavoirs...

⁷⁸ Les références en matière de taxes ou redevances affectées sont le centre national du cinéma et de l'image animée (CNC), alimenté par une « taxe spéciale additionnelle » prélevée à hauteur de 10,72% sur le montant des tickets de cinéma (donc autorisée par la Loi) et, plus proche de la problématique des phares, la « taxe Barnier » ou « taxe sur les passagers maritimes embarqués à destination d'espaces naturels protégés » (article L321-12 du code de l'environnement) : réserves naturelles, sites classés, terrains appartenant au conservatoire du littoral.

⁷⁹ Aujourd'hui « centre des monuments nationaux », établissement public administratif sous tutelle du ministère de la culture

18. Recommandation (à la Direction des affaires maritimes): *Étudier la faisabilité économique, juridique et financière d'une « fondation des phares » alimentée par un prélèvement sur les recettes des visites dans les phares et/ou par des produits du mécénat, des dons ou des legs, en faveur des phares que leur situation d'isolement ou leur configuration architecturale rend impossible à valoriser.*

Les recommandations contenues dans cette dernière partie du rapport sont pour chacune d'entre elles de portée assez modeste. Elles prennent appui sur des institutions ou des projets déjà existants ou en bonne voie de préfiguration, en proposant de les soutenir, de les conforter, ou parfois de les infléchir.

C'est en fait dans la mise en œuvre conjointe et bien coordonnée de ces actions que réside l'ambition du projet.

Encore faut-il que l'on puisse identifier un coordonnateur.

De ce point de vue, les rapporteurs considèrent que l'identification d'un agent référent pour le patrimoine des phares, qui peut paraître de pure intendance, est « *la mère* » des autres recommandations, et que, sans elle, l'ambition qu'ils proposent à l'autorité politique d'afficher n'aura que peu de chances de réussite.



Cordouan, 26 avril 2016, Photo A. Pichon

Conclusion

Au terme de quatre mois d'investigations de terrain et d'entretiens multiples, la Mission a été frappée par **la variété, l'inventivité et très souvent la pertinence des initiatives locales ou nationales qui accompagnent aujourd'hui l'évolution des phares**, d'une destination initiale toujours d'actualité, la sécurité maritime, vers une valorisation patrimoniale multiforme en tant que jalons paysagers des côtes françaises.

Le présent rapport a donc pris le parti de s'appuyer sur ces initiatives pour proposer une politique globale. En tant que tel, **il n'invente rien et ne recommande rien dont il n'existe pas déjà un commencement prometteur, une préfiguration solide ou une pratique établie**, qu'il convient de conforter, de confirmer ou d'améliorer, parfois aussi de faire renaître.

Mais il est surtout nécessaire **de rassembler et de coordonner ces initiatives** pour rendre à la fois lisible et efficace une « politique nationale des phares ». Bien menée et dûment identifiée, celle-ci revêtira, dans le registre de la mise en valeur de la mer et du littoral, une ambition comparable à celle qui a présidé à cette véritable épopée nationale qu'a constitué la grande campagne d'éclairage des côtes à partir du premier tiers du XIX^{ème} siècle, pouvant offrir aussi, comme son illustre aînée, des développements à l'international.

Nantis d'un état des lieux plus précis, les phares et maisons-feux de France devraient ainsi voir leur **légitimité confirmée dans la modernisation de leur mission d'origine** qui était de rendre nos rivages plus sûrs. Mais ils devraient aussi relever un défi contemporain : le **tourisme durable** sur nos côtes et la **connaissance du patrimoine naturel et culturel maritime** par un public aussi vaste que le permettent la configuration singulière des bâtiments et leur localisation particulière, à la fin des terres ou au milieu des eaux.

Le ministère lui-même doit montrer la voie à cette valorisation au profit de tous, en continuant à **proposer à ses propres agents des séjours dans certains des joyaux identitaires d'une de ses missions les plus nobles**. Le Conservatoire du littoral a, quant à lui, depuis l'origine posé en principe l'ouverture au public le plus large des espaces naturels du littoral, dont les phares constituent en maints endroits, **des « portes d'entrées » didactiques de premier intérêt**. Les collectivités locales, gestionnaires attentives des ressources de leurs rivages, peuvent tirer de ces édifices souvent fantasmatiques non seulement une image, mais **des opportunités de développement touristique** où les opérateurs privés trouveront, eux aussi, un rôle d'accueil ou de vente, pourvu que l'une et l'autre soient **compatibles avec l'esprit des lieux**.

L'idée directrice du rapport est donc de rassembler ce qui est aujourd'hui épars, parmi les différents modes de valorisation et parmi les initiatives identifiées pour leur potentiel fédérateur. **L'ambition et la visibilité de la politique nationale à mettre en œuvre reposeront précisément sur cet assemblage** : un agent référent dans l'administration centrale chargée des phares, une commission à qui sa respectable longévité donne vocation, après élargissement, à être le lieu du pilotage des partenariats contemporains, un réseau de gestionnaires locaux

progressivement consolidé, un musée en réseau, référent scientifique du patrimoine matériel et immatériel des phares et point d'appui d'un accueil et d'une interprétation de qualité.

Cette politique nationale devrait créer **une dynamique de prise en charge pérenne de ces « phares orphelins »** pour lesquels la Mission s'est pour le moment contentée d'identifier une nécessité de solidarité.

Les mesures ci-dessus recommandées ont en commun **une simplicité et une opérationnalité rapide** : identifier les efforts de qualité des hébergements sociaux, rédiger et signer une charte avec les élus du littoral, identifier un poste, élargir une commission nationale , soutenir un réseau, ou encore donner priorité à une demande d'inscription au patrimoine mondial. Il s'agit là de dispositions qui peuvent être annoncées dans les mois qui viennent et concrétisées dans l'année.

Tout en continuant à « *signaler la terre pour les marins* », les phares de France pourraient ainsi, au-delà de leur image mythique, mieux faire découvrir à nos concitoyens l'extraordinaire richesse naturelle, culturelle et paysagère de cette « *délicate rencontre terre-mer* » qu'évoquait le Grenelle de la Mer et dont ces édifices sont les indépassables emblèmes.

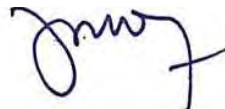
**Christian
Dieudonné**



Antoine Pichon



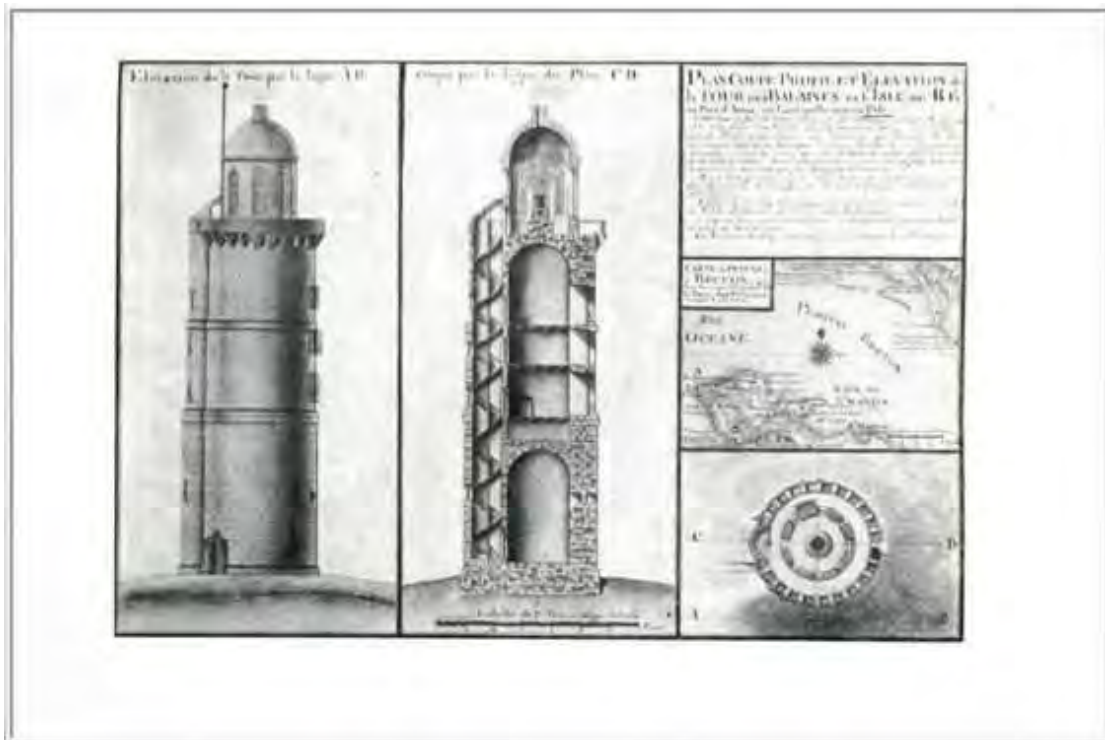
**Jean-Michel
Suche**



**Jean-Pierre
Thibault**



Annexes



Plans du premier phare des Baleines, dressé en 1716 par Claude Massé (Eklablog.com)

1. Lettre de mission

CGEDD N° 010429-01



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Paris, le **25 JAN. 2018**

La ministre

à

Madame Anne-Marie LEVRAUT
Vice-présidente du Conseil général
de l'environnement et du
Développement Durable

Objet : Définition d'une stratégie de valorisation des phares et
des maisons-feu.

Le littoral français est jalonné par plus de 200 phares, maisons-feu et feux remarquables par leur architecture et leur histoire. Ces bâtiments appartiennent au domaine public maritime artificiel. Propriétés de l'État, ils sont mis à disposition des directions interrégionales de la mer (DIRM) en métropole et directions de la mer (DM) Outre-mer pour la réalisation de la mission de sécurité de la navigation.

Les services du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie ont donc la charge de l'entretien de cet immobilier souvent ancien, situé en bord de mer ou en mer, donc fortement sujet aux dégradations provenant des tempêtes et des intempéries, mais aussi, situés dans des zones exceptionnelles.

Aujourd'hui les GPS et l'électronique ont largement investi les passerelles des navires professionnels ainsi que les bateaux de plaisance. De surcroît avec l'automatisation des phares dans les années 1990 et la modernisation poursuivie des installations, de nombreuses dépendances de ce patrimoine sont devenues inutiles à la signalisation et à la sécurité maritime. Elles peuvent être reconverties vers d'autres usages dans des conditions qui ne perturbent pas la fonction de sécurité maritime.

La programmation des interventions des services des phares et balises est dictée par la nécessité d'assurer, en premier lieu, la mission de signalisation au bénéfice des usagers afin de garantir leur sécurité, et porte sur un périmètre plus vaste que les seuls phares et maisons-feux. Ainsi le nombre total d'établissements de signalisation maritime approche le chiffre de 6000.

Ces biens constituent un élément essentiel du paysage maritime. Il est donc apparu, à côté de la réalisation de la mission de sécurité de la navigation, une responsabilité de l'entretien et de la valorisation patrimoniale de ces biens immobiliers qui ont contribué ou contribuent encore partiellement à cette mission. Cette valorisation fait appel à des compétences et des moyens qui n'existent pas dans les services du ministère.

Cette problématique a été mise en évidence dans un rapport à la Cour des comptes du 30 novembre 2012 intitulé « les phares et balises : la gestion patrimoniale ». La Cour a émis plusieurs recommandations dont celle relative à la mise en œuvre d'une politique de valorisation du patrimoine des phares et maisons-feu.

À la suite de ce rapport, la direction des affaires maritimes (DAM) a entrepris de mettre en place une stratégie pour mieux valoriser ce patrimoine dont l'intérêt collectif supplantait la mission de sécurité maritime.

La réflexion qui a prévalu à la mise en place de cette stratégie a mis en évidence qu'il n'existait pas de schéma unique pour valoriser au mieux ce patrimoine. En effet le contexte est spécifique à chaque ouvrage et fait intervenir des acteurs différents selon la localisation, les intérêts et les projets suscités. La DAM a donc organisé la politique de valorisation du patrimoine des phares et balises en s'appuyant sur un réseau de partenaires présents et motivés (Conservatoire du littoral, collectivités locales, associations...), articulée autour de quatre axes de travail :

- la protection des monuments (classement ou inscription de nombreux phares au titre des monuments historiques) ;
- la communication sur le patrimoine des phares (éditions de plaquettes et documents, expositions, mise à disposition des phares pour des reportages ou tournages, ...) ;
- le soutien à la valorisation du littoral (identification de phares s'insérant dans un environnement littoral naturel à préserver, l'Etat restant maître du foncier pour les enjeux de protection du littoral au titre du code de l'environnement) ;
- le pilotage et le soutien au réseau des différents partenaires intéressés par ce patrimoine, pour lesquels la DAM a mis en place un certain nombre d'outils et institué un comité de pilotage les associant.

La tâche est conséquente pour des services dont les moyens sont limités.

Je souhaite que le CGEDD désigne un ou plusieurs de ses membres chargés de ce dossier, en liaison avec le ministère de la Culture, afin d'évaluer la

qualité du dispositif mis en place et de proposer les actions qui permettraient d'adapter la stratégie actuelle pour gagner en qualité et en efficacité, en orientant au mieux l'utilisation des moyens des compétences au ministère, et notamment de la DAM, pour valoriser au mieux le patrimoine que représentent les phares, maison-feu et feux remarquables.

J'apprécierais que votre rapport puisse être rendu dans un délai maximum de 4 mois.



Ségolène ROYAL



Phare de Pertusato (Corse du sud 1845) Photo Conservatoire du Littoral, O. Bonnenfant.

2. Liste des personnes rencontrées

<i>Prénom</i>	<i>Nom</i>	<i>Fonction</i>	<i>Organisme</i>
Florie	Alard	Conservatrice des monuments historiques	Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) Aquitaine
Gilles	Anne	Chef de la subdivision des phares et balises du Verdon	Direction interrégionale de la mer (DIRM) Sud-Atlantique
Chantal	Balny	Présidente	Association sportive, culturelle et d'entraide (ASCE) 50
Bernard	Barbier	Président	Union nationale des associations de navigation (UNAN)
Jérôme	Baron	Directeur	Syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire de la Gironde (SMIDDEST)
Christophe	Bleynie	Chef de la subdivision phares et balises 17	DIRM Sud Atlantique
Régine	Bréhier	Directrice (jusqu'au 1 ^{er} mai 2016)	Direction des affaires maritimes (DAM) – MEEM
Vincent	Bruger	Chef du bureau SM4 (signalisation maritime)	Direction des affaires maritimes (DAM) – MEEM
Jean-Marie	Calbet	Président	Association de sauvegarde du phare de Cordouan
Thierry	Canteri	Directeur adjoint	Agence des aires marines protégées
Jean-Marie	Chauvet d'Arcizas	Directeur	Patrimoine Océan- Saint-Clément des Baleine (Ile de Ré)
Maïté	Collard	Membre du comité de direction	ASCE 34
Thierry	Coquil	Directeur des affaires maritimes (a/c du 1er mai 2016)	Direction des affaires maritimes, MEEM
Philippe	Dutrieux	Contre-amiral, adjoint territorial au préfet maritime	Préfecture maritime de l'Atlantique
Claude	Ferchal	Maire	Sainte Marguerite sur mer 76
Jean-Christophe	Fichou	Professeur d'histoire-géographie, co-auteur de l' « histoire de tous les phares de France »	Lycée Kérichen, Brest.
François	Fouchier	Délégué régional PACA	Conservatoire du littoral
Michèle	François	Conservatrice	DRAC Languedoc-Roussillon

Prénom	Nom	Fonction	Organisme
Joëlle	Gau	Présidente	Présidente de la Fédération nationale des ASCE
Odile	Gauthier	Directrice	Conservatoire du littoral
Florian	Geffroy	Directeur	Rivages de France
Marie-Odile	Giraud	Chargée d'études	DRAC Provence-Alpes-Côte d'Azur
Hervé	Goasguen	DIRM adjoint en charge de la sécurité maritime	Direction interrégionale de la mer (DIRM) Sud-Atlantique
Olivier	Gourio	Directeur général	Société Hotels et patrimoine
Vincent	Guigueno	Conservateur	Musée de la marine
Jérôme	Hirigoyen	Délégation régionale Languedoc-Roussillon	Conservatoire du littoral
Claude	Jaffré	Président	ASCE 29
Sylvain	Joblon	Membre	ASCE 34
M.	L'Ankou	Auxiliaire, chargé du transport	Société bretonne de thanatologie
Xavier	La Prairie	DIRM adjoint en charge de la sécurité maritime	DIRM Nord Atlantique Manche-ouest
Pascale	Lassus-Portarieu	Directrice	Office du tourisme de Lège-Cap Ferret
Daniel	Le Direac'h	Administrateur général, adjoint au préfet maritime chargé de l'action de l'État en mer	Préfecture maritime de l'Atlantique
Olivier	Lebossé	Président	SA Phare des Baleines
Jean-Christophe	Lecoq	Chef du bureau des affaires financières	MEEM- DAM
Phillippe	Ledain	Chef du service de la signalisation maritime	DIRM Manche-est Mer du Nord
Régis	Leymarie	Délégué régional adjoint Normandie	Conservatoire du littoral
Elise	Limonnier	Chargée de mission	Association nationale des élus du littoral
Guy	Longuemart	Président	ASCE 34

Prénom	Nom	Fonction	Organisme
Christiane	Lorenz	Programmist	Cabinet AVEC ingénierie
Michel	Lorenz	Architecte	Cabinet BL2
Jean-Michel	Loyer-Hascoët	Chef du service du patrimoine, adjoint au Directeur général des patrimoines,	Ministère de la culture et de la communication
Laurent	Lusven	Chef de la subdivision phares et balises 14	DIRM Manche-est Mer du Nord
Bernard	Mahéo	Vice-Président	Union nationale des associations de navigation (UNAN)
Stéphane	Major	Adjoint au chef du service des phares et balises pour la Corse	DIRM Méditerranée
Solange	Majourau	Cheffe du service de la signalisation maritime	DIRM Sud Atlantique
Claire-Lise	Mary	Délégation régionale PACA	Conservatoire du littoral
Serge	Médard	Membre	ASCE 34
Jacky	Mousset	Président	ASCE 17
Marine	Musson	Mission patrimoine et paysage	Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres
Katia	Perrin	Délégation régionale Aquitaine	Conservatoire du littoral
Marc	Pointud	Président	Société nationale pour le patrimoine des phares et des balises (SNPPB)
Michel	Pottier	Chargé de la conservation du patrimoine immobilier	Ministère de la culture et de la communication
Jean-Philippe	Quitot	Chef du bureau AM1 "vie des services"	MEEM-DAM
Jean-François	Rapin	Sénateur, maire de Barlimont (62). Président de l'ANEL	Association nationale des élus du littoral
Guillemette	Rolland	Déléguée régionale Aquitaine	Conservatoire du littoral
Christophe	Rosso	Agent territorial	Mairie de Grau du Roi
Guy	Sallavaud	Responsable des relations institutionnelles	Fondation du patrimoine
Sophie	Séjalon	Délégation régionale PACA	Conservatoire du littoral
Frantz	Schoenstein	Chef du bureau de la protection des monuments	Ministère de la culture et de la communication
Prénom	Nom	Fonction	Organisme

Cathy	Téagliaferri	Présidente	ASCE 13
Elisabeth	Tanchon	Sous-directrice des activités maritimes	MEEM- DAM
Mélanie	Thomas	Préfiguratrice du Centre national des phares	Conseil départemental du Finistère
Joël	Tourbot	Chef du service des phares et balises en Méditerranée	DIRM Méditerranée
Roxane	Vanhee	Chef de la subdivision phares et balises 76	DIRM Manche-est Mer du Nord
Eric	Vassor	Chef du service des phares et balises Bretagne	DIRM Nord-Atlantique Manche-ouest

3- Bibliographie

Quelques ouvrages et rapports récents :

- **Les phares français pendant la Seconde Guerre Mondiale** – Jean-Christophe Fichou – Presses universitaires de France – 2001
- **L'héritage des phares** – Philippe Pottin, sous la dir. de Vincent Guigueno et Jacques Manchard – rapport de recherche – Ministère de l'Équipement, des transports et du logement – janvier 2002
- **L'histoire de tous les phares de France** - Jean-Christophe Fichou et Francis Dreyer - Éditions Ouest-France – 2005
- **Fabuleuses histoires sur les phares** – François Angevin – Corsaires éditions - 2007
- **Les phares : gardiens des côtes de France** - Vincent Guigueno – Gallimard – coll. Découvertes – 2012
- **Les plus beaux phares de France** - Vincent Guigueno et Sandrine Pierrefeu - Sélection du Reader's Digest – 2011
- **La Commission des phares (1811-2011) : 200 ans au service de la sécurité de la navigation** – « Pour mémoire », Revue du Comité d'Histoire du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement – été 2011
- **Petites histoires de... phares bretons** - collectif, sous la direction de Sylvie Ferdinand - Harmonia mundi – 2012
- **Expertise du patrimoine immobilier du ministère à vocation de loisir social** – CGEDD – rapport n° 007821-01 – février 2012
- **Phares du Languedoc-Roussillon, éclairer la mer / signaler la terre** – Ministère de la culture et de la communication / Direction régionale des affaires culturelles de Languedoc-Roussillon – 2013
- **Stratégie nationale de gestion de l'immobilier « sécurité maritime »** - Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie – juin 2014
- **Le phare de Cordouan** – Ministère de la culture et de la communication / Direction régionale des affaires culturelles Aquitaine – juin 2014
- **Les phares : patrimoine des côtes de France** – Editions du patrimoine, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et Ministère de la culture et de la communication – juillet 2014
- **Tout comprendre aux travaux de Cordouan** – Syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire de la Gironde (SMIDDEST) – n.d.
- **Gîtes patrimoniaux de Bretagne** – Conservatoire du littoral / Délégation de Bretagne – janvier 2016
- **Processus d'inventaire physique et comptable des immobilisations corporelles, charges et stocks des affaires maritimes** – CGEDD – rapport n° 010251-01 – mars 2016

...quelques articles parus dans la presse pendant la durée de la mission :

- **Phare: un développement plutôt axé vers le tourisme et le résidentiel** – Olivier Dufourg – La voix du Nord – 20 mars 2016

- **Looking for a new home? How about living in a one these restored lighthouses ?** - Vintage news (sur internet) – 7 avril 2016
- **Seul dans un phare pendant deux mois : il raconte son quotidien** – L'OBS – 29 avril 2016
- **69 jours, seul, dans un phare : il raconte son «paradis sur mer»** - Le Figaro.fr – 6 mai 2016
- **Le Parc marin d'Iroise s'ouvre au mécénat** – Ouest-France – 16 mai 2016
- **L'Italie va transformer 11 de ses phares en hôtels** – Johan Maumus – bateaux.com – 16 mai 2016 (sur internet)

et des pages internet de référence :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Quel-role-pour-les-phares-aujourd.html>

Le site du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.

<http://www.culture.gouv.fr/documentation/memoire/VISITES/phares/phares-frame.htm>

Le site du ministère de la culture et de la communication.

<http://www.pharesdefrance.fr/>

L'un des plus complets et régulièrement mis à jour, sur les phares en France et dans le monde.

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Phare>

La fiche de l'encyclopédie Wikipedia est très détaillée également, donnant accès à des articles connexes tels que la liste des phares.

<http://bibliothequesphares.fr/>

La bibliothèque numérique de l'école des ponts et chaussées

<http://www.phareland.com/>

Un site personnel plus artisanal qui offre une belle galerie de photos de phares.

<http://www.pharesetbalises.org/GENERAL/cadregeneral.html>

Le site de la Société nationale pour le patrimoine des phares et balises, association présidée par Marc Pointud



4- Liste des phares, maisons-feux et feux remarquables

(d'après les données fournies à la Mission par la Direction des affaires maritimes, les directions interrégionales de la mer et les directions de la mer hors métropole)" Voir légende en fin de tableau, p 96..

Dirm ou DM	Département	Etablissement de sécurité maritime (ESM)	Type**	MH	Utilisateur secondaire*	Observations	Situation**
DM Guadeloupe	971	PHARE DE LA DESIRADE	P	NON	CT	Terrain et logement rétrocédés à la commune en 2012.	T
DM Guadeloupe	971	PHARE DE LA POINTE DU VIEUX - FORT	P	NON	CELRL		T
DM Guadeloupe	971	PHARE DE L'ILET GOSIER	P	NON	CELRL		T
DM Guadeloupe	971	PHARE DE PETITE - TERRE	P	I	ONF/CELRL		T
DM Guyane	973	ENFANT PERDU	P	NON		Accès selon marées qui ne permet pas de valorisation	T/M
DM Guyane	973	PHARE DE L'ÎLE ROYALE	FR	I		Phare trop dangereux pour être valorisé	T
DM Martinique	972	PHARE DU PRECHEUR	P	I	CELRL	Trop exigu pour être exploité	T
DM Martinique	972	PHARE DE LA POINTE DES NÈGRES	P	I	ASCE/CELRL	UA ASCE	T
DM Martinique	972	PHARE DE LA CARAVELLE	P	I	PNR/CELRL	Zone naturelle protégée	T
DM Martinique	972	PHARE DE L'ÎLET CABRIT	P	NON	ONF	Sans intérêt patrimonial	T
DM SOI	974	PHARE DE LA POINTE DE BEL-AIR	P	C	CT	Communauté intercommunale du nord de la Réunion (CINOR)	T
DTAM	SAINT PIERRE ET MIQUELON	PHARE DE GALANTRY	P	NON		Pas de surface exploitable	T
DTAM	SAINT PIERRE ET MIQUELON	PHARE DU CAP BLANC	P	C		Annexe insalubre et inutilisable : à démolir	T
DTAM	SAINT PIERRE ET MIQUELON	PHARE DE POINTE PLATE	P	C		Projet de renforcement/ reconstruction en cours	M
MED	6	PHARE DE VALLAURIS	P	I			T

Dirm ou DM	Département	Etablissement de sécurité maritime (ESM)	Type**	MH	Utilisateur secondaire*	Observations	Situation**
MED	6	PHARE DE L'ISLETTE	P	NON			T
MED	6	PHARE DU CAP-FERRAT	P	C	ASCE	2 UA ASCE	T
MED	6	PHARE DE LA GAROUBE	P	NON	ASCE/CELRL	2 UA ASCE	T
MED	11	PHARE DU CAP LEUCATE	P	NON	CR	Transfert CELRL abandonné (1 logement NAS et 1 logement « de passage » PB) Transfert Conseil régional ? (projet Grand site)	T
MED	13	PHARE DE LA GACHOLLE	MP	NON	EP/CELRL	Réserve naturelle de la Camargue (RNC)	T
MED	13	PHARE DE FARAMAN	P	I	?	Transfert envisagé des appartements après solarisation du phare	T
MED	13	PHARE DE BEAUDUC	MP	I	CELRL		T
MED	13	PHARE DE SAINT-GERVAIS	FR	I			T
MED	13	PHARE DU CAP COURONNE	P	NON	MEEM/ASCE	Présence agents DAM UA ASCE	T
MED	13	PHARE DE PLANIER	P	C			M
MED	30	PHARE DE L'ESPIQUETTE	P	C	ASCE/CT	2 UA ASCEE Projet commune du Grau du Roi	T
MED	34	FEU DU MOLE SAINT-LOUIS	FR	NON	CT	En cours de dossier pour visite du public (Syndicat tourisme Sète) en principe été 2016	T
MED	34	PHARE DU MONT SAINT-CLAIR	P	I	MEEM	COP APB logement 3 agents	T
MED	66	PORT-VENDRES - FEU DU MOLE	FR	I	CG 66	Transfert vers CG 66 ? Demande commune et parc marin ?	T
MED	66	PORT-VENDRES - FEU DU FORT FANAL	FR	I	CG 66	Transfert vers CG 66 ? Demande commune et parc marin ?	T
MED	66	BEAR - PHARE DU CAP BEAR	P	C	CELRL		T

Dirm ou DM	Département	Etablissement de sécurité maritime (ESM)	Type**	MH	Utilisateur secondaire*	Observations	Situation**
MED	83	PHARE DE CAMARAT	P	I	CELRL	UA ASCE transférée vers Cap Bénat	T
MED	83	PHARE DU CAP CEPET	FR	NON		Enclave dans site militaire	T
MED	83	FEU D'AGAY	MP	NON	DAM	location par le service pour 2016 ?	T
MED	83	PHARE DU CAP BENAT	P	NON	ASCE	Abandon CELRL UA ASCE (transfert de l'UA de Camarat)	T
MED	83	PHARE DU GRAND RIBAUD	MP	NON	CT	Bail emphytéotique envisagé avec la commune en 2017	T
MED	83	PHARE DE PORQUEROLLES	P	C	CELRL	Au plus tôt fin 2016 compte tenu des travaux à réaliser	T
MED	83	PHARE DU GRAND ROUVEAU	P	I	CELRL		T
MED	83	PHARE DU TITAN	P	NON	<i>Privé ?</i>	Enclave dans site militaire Demande d'acquisition par privé	T
MED	2A	PHARE DE LA CHIAPPA	P	NON	CELRL/Privé	Demande d'acquisition par privé en cours	T
MED	2A	PHARE DE PERTUSATO	P	NON	CELRL	Transférable CELRL. Étude réalisée en 2014 sur valorisation et génie civil faite en 2015	T
MED	2A	PHARE DE SENETOSA	P	NON	CELRL		T
MED	2A	PHARE DES LAVEZZI	MP	NON	CT	Office de l'environnement de la Corse + Parc marin des bouches de Bonifacio, AOT constitutive de droits réels en cours (70 ans)	T
MED	2A	PHARE DES ILES SANGUINAIRES	P	NON	CT	Transfert CT envisagé ?	T
MED	2A	PHARE DE LA CITADELLE	P	NON	CT	Transfert CT envisagé dans le cadre de l'opération grand site ?	T
MED	2A	FEU DE LA MADONETTA	MP	NON	CELRL	Transfert CELRL en cours	T
MED	2A	FEU DU CAP DE FENO	FR	NON	CELRL	Transfert CELRL en cours	T

Dirm ou DM	Département	Etablissement de sécurité maritime (ESM)	Type**	MH	Utilisateur secondaire*	Observations	Situation**
MED	2A	FEU DE SAN CIPRIANU	MP	NON	ASCE	UAASCE	T
MED	2B	PHARE D'ALISTRO	P	NON	ASCE	UAASCE Demande commune en cours	T
MED	2B	PHARE DE LA REVELLATA	P	NON	Autres	Station de recherches sous-marines et océanographiques (STARESO)	T
MED	2B	ILE ROUSSE - PHARE DE LA PIETRA	MP	NON	CELRL		T
MED	2B	CAP CORSE - PHARE DE LA GIRAGLIA	P	C	CELRL		T
MEMN	14	PHARE DE OUISTREHAM	FR	NON	DAM	maison séparée du feu en NAS ?	T
MEMN	14	VER sur MER - PHARE de VER sur MER	P	NON			T
MEMN	50	PHARE DE GATTEVILLE	P	C	ASCE	Abandon CELRL 2 UAASCE. Organisation des visites par ASCE	T
MEMN	50	PHARE DE CARTERET	P	NON	CT	Abandon CELRL AOT pour commune (logement) pour résidence d'artiste avec possibilité d'évolution vers DSP	T
MEMN	50	PHARE DU CAP LEVI	P	I	ASCE	1 UAASCE	T
MEMN	50	PHARE DU FORT DE L'OUEST	P	NON			M
MEMN	50	PHARE DE LA HAGUE	P	I			M
MEMN	50	PHARE DE GRANVILLE	P	NON	Privé	Maison du gardien vendue en 2012	T
MEMN	50	PHARE DE CHAUSEY	P	I	ASCE/ CELRL	3 UAASCE Conflit d'usage avec le CELRL	T
MEMN	50	PHARE DE SENEQUET	P	NON			M
MEMN	50	PHARE DE CAP LIHOU	P	I			T
MEMN	50	PHARE DE RÉVILLE	MP	NON	Privé	Occupant sans titre	T

Dirm ou DM	Département	Etablissement de sécurité maritime (ESM)	Type**	MH	Utilisateur secondaire*	Observations	Situation**
MEMN	50	PHARE DE RÉGNEVILLE	MP	NON			T
MEMN	50	MAISON-FEU DE DIÉLETTE	MP	NON	ASCE	1 UA ASCE	T
MEMN	50	PHARE DE BARFLEUR	MP	NON	Privé	Vendu	T
MEMN	59	PHARE DE DUNKERQUE	P	NON	CT	Musée portuaire de Dunkerque 1 logement vacant 1 logement en COP	T
MEMN	62	PHARE DE LA CANCHE	P	C	ASCE/ Assoc.	UA ASCE ? Association (visites)	T
MEMN	62	PHARE DE CALAIS	P	C	Assoc.	Association Opale Tour	T
MEMN	62	PHARE DU CAP GRIS-NEZ	P	I	CELRL	Terrain CROSS Transfert CELRL en cours ?	T
MEMN	62	PHARE DE LA POINTE D'ALPRECH	P	I		Abandon CELRL	T
MEMN	62	PHARE DE BERCK	P	I			T
MEMN	62	PHARE DE LA DIGUE CARNOT	P	NON			T
MEMN	62	FEU DE WALDE	FR	NON		Accès selon marées. Projet CELRL abandonné. Souhait local d'un classement MH. Projet de vente pour démantèlement.	T/M
MEMN	76	PHARE D'AILLY	P	I	Assoc./ CELRL	Ouverture au public par une association 3 ou 4 fois par an	T
MEMN	76	PHARE D'ANTIFER	P	NON	CELRL	Rapport d'étude en 2017	T
MEMN	76	PHARE DE LA HÈVE	P	I			T
MEMN	14	FEU DE LA JETÉE EST DE HONFLEUR	FR	I			T
MEMN	80	PHARE D'AULT	P	NON	CT	L'ancien logement du gardien + et le terrain ont été vendus à la collectivité	T
MEMN	80	PHARE DE CAYEUX	P	NON	CT	Vente du logement à la collectivité	T
NAMO	29	FEU DE MORGAT	MP	NON	ASCE	UA ASCE	T

DirM ou DM	Département	Etablissement de sécurité maritime (ESM)	Type**	MH	Utilisateur secondaire *	Observations	Situation**
NAMO	29	FEU DE PONTUSVAL	MP	C	Privé	occupant privé avec AOT	T
NAMO	29	FEU DU MILLIER	MP	NON	Assoc./CELRL		T
NAMO	29	PHARE DE KERMORVAN	P	NON	CELRL		T
NAMO	29	PHARE DE L'ILE DE BATZ	P	I	CT	Projet de muséographie porté par la commune	T
NAMO	29	PHARE DU STIFF	P	C	CT/CELRL	Commune d'Ouessant – Transféré au CELRL en 2014	T
NAMO	29	PHARE DE SAINT-MATHIEU	P	C	CT	Communauté de communes du pays d'Iroise	T
NAMO	29	PHARE DU CREAC'H	P	C	CD 29/ASCE	UAASCE Musée des phares	T
NAMO	29	PHARE DE TREZIEN	P	NON	CT		T
NAMO	29	PHARE DU PETIT MINOU	P	NON	CELRL	Transférable au CELRL déjà propriétaire de la vigie	T
NAMO	29	PHARE DU PORTZIC	P	NON	<i>Min. Défense</i>	Projet de transfert gestion à Marine Nationale suite à regroupement des équipements dans le haut du phare.	T
NAMO	29	PHARE DE L'ILE DE SEIN	P	I	CT	AOT avec commune	T
NAMO	29	FEU DE L'ILE TRISTAN	P	NON	CELRL	Accès selon marées	T/M
NAMO	29	FEU DE L'ILE WRAC'H	MP	NON	Assoc./CELRL	Iles et phares du pays de Abers Accès selon marées	T/M
NAMO	29	PHARE POSTERIEUR DE LANVAON		NON	Assoc	Association Lanvaon créée pour restaurer et animer le phare	T
NAMO	29	PHARE D'AR-MEN	P	I			M
NAMO	29	PHARE DE L'ILE VIERGEII	P	C	CT/CELRL	Commune de Plouguerneau. Le transfert... ...d'affectation de l'ensemble de l'île Vierge au CELRL est en cours	M
NAMO	29	PHARE DE L'ILE VIERGEI	P	C	CT/CELRL		
NAMO	29	PHARE DE KEREON	P	I			M

Dirm ou DM	Département	Etablissement de sécurité maritime (ESM)	Type**	MH	Utilisateur secondaire*	Observations	Situation**
NAMO	29	PHARE DES PIERRES NOIRES	P	I			M
NAMO	29	PHARE DE LA VIEILLE	P	I		Phare déclaré non habitable donc travaux importants à réaliser	M
NAMO	29	PHARE DE LA JUMENT	P	I		Phare pollué donc travaux importants à réaliser	M
NAMO	29	PHARE DU FOUR	P	I			M
NAMO	29	FEU DE NIVIDIC	P	I			M
NAMO	29	FEU DE L'ILE LOUET	P	NON	CT	AOT au profit de la commune de Carantec pour location de la maison de gardien.	M
NAMO	29	FEU DE TEVENNEC	MP	I	Assoc.	Société nationale pour le patrimoine des phares et balises (SNPB)	M
NAMO	29	FEU DE L'ILE NOIRE	MP	NON			M
NAMO	22	FEU DE BEG LEGER	MP	NON	ASCE	UA ASCE	T
NAMO	22	FEU DE PORZ-DON	MP	NON	ASCE	UA ASCE	T
NAMO	22	PHARE POSTERIEUR DE BODIC	P	NON			T
NAMO	22	PHARE DES ROCHES DOUVRES	P	I			M
NAMO	22	PHARE DU ROSEDO	P	NON			T
NAMO	22	PHARE DU GRAND-LEJON	P	NON			M
NAMO	22	PHARE DES TRIAGOZ	P	I			M
nAMO	22	PHARE DES SEPT-ILES	P	NON	CELRL		T
NAMO	22	PHARE DES HEAUX DE BREHAT	P	C	Assoc.	Potentiel Kayak	M
NAMO	22	CAP FRÉHEL II	P	C	CT/CELRL	Commune	M
NAMO	22	CAP FRÉHEL IV	P	C	CT/CELRL	Commune	T

Dirm ou DM	Département	Etablissement de sécurité maritime (ESM)	Type**	MH	Utilisateur secondaire*	Observations	Situation**
NAMO	22	ILE HARBOUR	MP	NON			T
NAMO	22	LE PAON	FR	NON			T
NAMO	22	LA CROIX	P	NON	Assoc	Kayak	T
NAMO	22	LA CORNE	P	NON			M
NAMO	22	KERJEAN	MP	NON			T
NAMO	35	PHARE DE ROCHEBONNE	MP	NON			T
NAMO	35	PHARE DES BAS SABLONS	P	NON			T
NAMO	35	PHARE DE LA BALUE	MP	NON	ASCE	UAASCE	T
NAMO	35	PHARE DE LA PIERRE DE HERPIN	P	NON			M
NAMO	35	PHARE DU GRAND JARDIN .	P	NON	Assoc	Association du Grand Jardin	M
NAMO	56	PHARE DE PENLAN	MP	NON	ASCE	UAASCE	T
NAMO	56	PHARE DE PORT-MARIA	P	NON	ASCE	UAASCE	T
NAMO	56	PHARE DE LA POINTE DES CHATS	MP	NON	CELRL		T
NAMO	56	PHARE DE PEN-MEN	P	I	CELRL	Contact pris avec la mairie de Groix pour réunion de concertation avec CELRL	T
NAMO	56	PHARE DE KERDONIS	MP	NON	ASCE	UAASCE	T
NAMO	56	GOULPHAR - GRAND PHARE DE BELLE ILE	P	C	CT	Convention avec la Communauté des Communes de Belle Ile pour une occupation d'une partie des locaux au pied du phare (musée) et pour l'organisation des visites	T
NAMO	56	PHARE DE PORT NAVALO	MP	NON	ASCE	UAASCE	T
NAMO	56	PHARE DES POULAINS	MP	NON	CELRL	Convention d'usage avec CELRL signée en 2014. Convention d'affectation en cours de signature	T
NAMO	56	PHARE DE LA TEIGNOUSE	P	NON			T

DirM ou DM	Département	Etablissement de sécurité maritime (ESM)	Type**	MH	Utilisateur secondaire*	Observations	Situation**
NAMO	56	PHARE DES GRANDS CARDINAUX	P	NON			T
NAMO	29	PORT DE DOELAN	MP	NON	ASCE	UA ASCE	T
NAMO	29	FEU DE LANGOZ	MP	NON	ASCE	UA ASCE	T
NAMO	29	FEU DE LA POINTE DE COMBRIT – SAINTE MARINE	MP	NON	ASCE	UA ASCE	T
NAMO	29	LA PYRAMIDE	MP	NON	ASCE	UA ASCE	T
NAMO	29	FEU DE PORT MANECH	MP	NON	ASCE	UA ASCE	T
NAMO	29	PHARE D'ECKMUHL	P	C	CT	Commune de Penmarc'h (visite)	T
NAMO	29	ILE AUX MOUTONS	MP	NON	CELRL		T
NAMO	29	PHARE DE PENFRET	P	I	Assoc.	AOT signé a Association Plein phare sur Penfret	T
NAMO	29	PENMARC'H I	P	C	CT	Commune Penmarc'h Centre de découverte maritime	T
NAMO	85	PHARE DE LA POTENCE	MP	NON	DIRM	Implantation DIRM NAMO aux Sables d'Olonne (phares et balises, CSN et SSGM)	T
NAMO	85	FEU DE FROMENTINE	FR	C			T
NAMO	85	PHARE DE L'ARMANDECHE	P	C		Ouvert au public pour les journées du patrimoine.	T
NAMO	85	PHARE DE L'ILE D'YEU	P	I	CT	Convention avec commune de l'île d'Yeu pour visites du phare	T
NAMO	85	PHARE DE LA POINTE DES DAMES	P	I	DAM/ASCE	Maison phare occupée par agent- local secondaire ASCE 85	T
NAMO	85	PHARE DU GROUIN DU COU	P	NON	ASCE	UA ASCE	T
NAMO	85	PHARE DES CORBEAUX	P	I	ASCE	UA ASCE	T
NAMO	85	PHARE DES BARGES	P	I			M
NAMO	44	PHARE D' AIGUILLON	P	NON	Privé	En 2009, la parcelle avec les bâtiments a été vendue	T

DirM ou DM	Département	Etablissement de sécurité maritime (ESM)	Type**	MH	Utilisateur secondaire*	Observations	Situation**
NAMO	44	PHARE DE LA POINTE DE SAINT-GILDAS	P	NON	CT	Le bâtiment sur lequel est installé le phare appartient à la communauté de commune de Pornic	T
NAMO	44	PHARE DU GRAND CHARPENTIER	P	I			M
NAMO	44	PHARE DE LA BANCHE	P	I			M
NAMO	44	PHARE DU FOUR	P	C			M
NAMO	85	PHARE DU PILIER I	P	C		La tour de l'ancien phare est intégrée aux bâtiments du phare encore en service	T
NAMO	85	PHARE DU PILIER II	P	C			T
SA	17	PORT DE LA ROCHELLE PHARE POSTÉRIEUR	P	I			T
SA	17	PHARE DES BALEINES II	P	C	Assoc	DSP en cours jusqu'en 2021 avec Patrimoine et Océan	T
SA	17	LES BALEINES I (XVIIe)	P	C	Assoc	DSP en cours jusqu'en 2021 avec Patrimoine et Océan	T
SA	17	PHARE DE LA COUBRE	P	I	CT	AOT en cours avec la commune de La Tremblade (Office du tourisme)	T
SA	17	PHARE DE LA PALMYRE	P	NON	GPMB	L'ouvrage appartient au Grand port maritime de Bordeaux ESM supprimé lors de la création de la passe ouest de l'estuaire de la Gironde	T
SA	17	PHARE DE CHASSIRON	P	C	CT	DSP en cours jusqu'en 2021 avec Commune de St Denis d'Oléron	T
SA	17	PHARE DE TERRE NEGRE	P	I	ASCE/CT	UAASCE Superposition d'affectation réalisée avec la commune de St Palais sur Mer	T
SA	17	PHARE DE L'ILE D'AIX	FR	I		Phare invisible	T
SA	17	PHARE DE CHAUVEAU	P	I		Phare invisible	M
SA	33	PHARE DU CAP FERRET	P	I	CT/ASCE	UAASCE. AOT avec la commune de Lège -Cap Ferret	T

Dirm ou DM	Département	Etablissement de sécurité maritime (ESM)	Type**	MH	Utilisateur secondaire*	Observations	Situation**
SA	33	PHARE DE LA POINTE DE GRAVE	P	I	Assoc/ CELRL	Association de sauvegarde de Cordouan. Phare en cours de transfert au Conservatoire du littoral (date non encore prévue)	T
SA	33	PHARE DE HOURTIN	P	I	ASCE	1 UA ASCE	T
SA	33	PHARE DE CORDOUAN	P	C	CT	Abandon CELRL.. Syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire de la Gironde (SMIDDEST). Candidature UNESCO.	M
SA	33	TROMPELOUP	P	NON		Abandon CELRL. Accès uniquement à marée basse de fort coefficient	M
SA	33	PATIRAS	P	NON	CELRL	Refuge de Patiras. ESM déclassé.	T
SA	40	PHARE DE CONTIS	P	I	ASCE/CT	Une convention d'occupation est accordée pour les logements à l'ASCE jusqu'en 31/12/2017 ; ensuite la commune souhaite acquérir l'ensemble du site en propriété.	T
SA	40	AMER HUCHET	FR	I	<i>Privé</i>	Remis aux domaines en 2014	T
SA	64	ST BARBE	MP	NON			T
SA	64	CIBOURE	FR	I	CT	Ouverture prévue au public avec commune	T
SA	64	SOCOIA	MP	NON		Feu situé en bord de falaise et risque de disparition due à l'érosion	T
SA	64	PHARE DE BIARRITZ	P	I	CT	AOT avec la commune	T

Sources : tableau de synthèse DAM sur la stratégie nationale de valorisation et tableau du ministère de la culture et de la communication / direction générale des patrimoines

* en italique et gras : convention, AOT ou COP en cours – en italique, projet de convention, AOT ou COP

CT = collectivité territoriale, Assoc = association, CELRL = conservatoire du littoral

** T = terrestre (terre, finistères, îles), M = maritime

*** P = phare, MP = maison-phare ou maison-feu, FR = feu remarquable



Phare de Sainte-Suzanne (La Réunion 1845), photo Office du Tourisme

5-Fiches de cas

1. Phare d'Ailly (Seine-Maritime)

2. Phare de Gatteville (Manche)

3. Maison-feu de Tévenec (Finistère)

4. Phare des Baleines (Charente-Maritime)

5. Phare de Cordouan (Gironde)

6. Phare du Cap Ferret (Gironde)

7. Phare de l'Espiguette (Gard)



Cordouan 26 avril 2016 ; photo JM Suche

Caractéristiques du phare**- localisation géographique :**

Situé en Seine-Maritime (76) au sud de la ville de Dieppe.

- type de localisation : sur la pointe d'Ailly au sein d'un ensemble boisé affecté au Conservatoire du littoral.

- date(s) de construction et/ou d'allumage :

Le premier phare est mis en service sous Louis XV en 1775. Le second construit à la suite du retrait de la falaise est allumé en 1899. Détruit lors de la seconde guerre mondiale, un nouveau phare est reconstruit à partir de 1951. Il est automatisé en 2004.

- typologie architecturale :

Tour tronconique de plan carré en moellons calcaires

- maisons ou locaux annexes : des locaux techniques permettent la production électrique nécessaire à l'éclairage de la lanterne. Une maison de gardien indépendante à proximité et deux autres maisons de gardiens symétriques par rapport à l'axe de l'ancien site.

- protection(s) patrimoniale(s) du phare/ de ses abords :

L'ensemble est classé au titre des Monuments Historiques depuis novembre 2010.

- état de conservation du ou des bâtiments : bon état sur la base d'une étude-diagnostic approfondie réalisée par le Conservatoire du littoral.



Photos A. Pichon.

Caractéristiques du projet de valorisation

Le Conservatoire du littoral a lancé une étude de valorisation pour cet ensemble constitué au sein d'un vaste territoire qui lui est affecté et pour lequel il prévoit avec la collectivité locale des aménagements pour enrichir la visite ainsi que pour recevoir des classes-découvertes de la biodiversité.

Porteur(s) de celui-ci

Le Conservatoire du Littoral, avec la commune très impliquée dans le projet ; le maire de Sainte-Marguerite-sur-mer, M. Claude Ferchal a réalisé une petite monographie sur l'histoire des phares et des naufrages à la pointe d'Ailly. La communauté d'agglomération de Dieppe sera porteuse avec le Conservatoire du littoral du projet de visite et de mise en valeur. Un parcours « découverte » est programmé, centré sur une grange peinte par Monet à Hautot et les projets de la vallée de la Sâane. Un panorama depuis les abords du phare est envisagé.

Coûts estimés

Un scénario prévoit la simple restauration du bâti et l'ouverture au public partielle pour 250000€. Un autre projet plus complet comporte notamment l'**accueil d'artistes dans les deux pavillons de gardiens** et un atelier d'exposition et d'**accueil de groupes scolaires** dans les dépendances immédiates du phare ; il s'élève à plus d'1,2 M€ (HT).

Partenariats locaux

Les collectivités départementale et régionale devraient intervenir en soutien de ce projet porté par l'intercommunalité et un maire particulièrement volontaire et dynamique. L'objectif du Conservatoire est de soumettre l'approche globale aux élus régionaux issus de la nouvelle Région Normandie. Une fois cette approche globale et la stratégie validées, il sera plus facile de la mettre en œuvre en la déclinant par site. Les autres élus susceptibles d'être intéressés par le projet sont le maire de Sainte-Adresse, vice-président du conseil régional et membre du conseil de rivage et la maire de Fécamp.

Bilan/évaluation du projet

Le projet est porté depuis le début de son mandat par le maire de Sainte-Marguerite particulièrement impliqué dans la volonté de rendre possible la visite du phare. La démarche est effectuée avec l'agglomération de Dieppe dans un site atypique dont la qualité de l'environnement est reconnue et préservée.

Difficultés rencontrées

Une récente note de service issue du bureau des phares et balises insiste sur les précautions à prendre concernant les éventuelles émanations de vapeurs de mercure issues de la lanterne (pas de visite ou de présence humaine si la température est supérieure à 25° C) ce qui pourrait parfois remettre en cause les visites les après-midi les plus chauds, en l'absence de solutions techniques financièrement soutenables (remplacement coûteux des cuves à mercure par des roulements, mise en place de systèmes de ventilation/air conditionné). D'éventuelles analyses d'impact sur la santé humaine devraient être menées, les visiteurs d'un phare n'ayant en tout état de cause jamais accès à la lanterne elle-même.

Réussites constatées :

Une vraie fédération d'acteurs a permis un projet de valorisation en plusieurs tranches correspondant aux orientations du contrat d'objectif du Conservatoire. Le fait d'avoir **associé très en amont la direction régionale des affaires culturelles** et l'architecte en chef des monuments historiques est un gage de « déroulé du programme » sans difficulté autres que la mise en œuvre et les travaux concomitants.

Appréciation d'ensemble de la Mission sur le projet

L'exemplarité du projet du phare d'Ailly tient au fait qu'**il associe tous les acteurs depuis l'origine** et qu'un élu local, en l'occurrence le maire de Sainte-Marguerite-sur-mer, en est le moteur. L'avancée de ce type de dossier est aussi fonction de l'implication du Conservatoire du littoral dont on sait qu'il agit dans la durée et pour les générations futures mais qui doit avancer au rythme des acteurs locaux (notamment collectivités locales intéressées).

Caractéristiques du phare**- localisation géographique :**

Le phare de Gatteville, ou phare de Gatteville- Barfleur, est situé sur la commune de Gatteville-le-Phare), dans la Manche. Il signale les forts courants du raz de Barfleur.

- type de localisation :

Sur une pointe (Barfleur).

- date(s) de construction et/ou d'allumage. Un 1^{er} phare a été construit en 1773-75 sur un site identifié par Vauban dès 1669, puis délaissé pour être transformé en sémaphore.

Dans le cadre du programme de 1825, la pose de la pierre centrale du phare actuel a lieu le 14 juin 1828 (architecte Charles-Félix Morice de la Rue) et les travaux s'achèvent en 1835. C'est le 1^{er} avril 1835 qu'il est allumé pour la première fois.

Électrifié en 1893.

Éteint sur ordre de l'occupant en 1940, il est l'un des rares à échapper au dynamitage en 1944.

- typologie architecturale :

Tour cylindrique de 9,25 mètres de diamètre à la base et 6 mètres à la passerelle. Hauteur: 74,85 mètres (le deuxième plus haut phare d'Europe). Matériau : 11000 blocs de granit pesant au total 7400 tonnes. Nombre de marches : 365

- maisons ou locaux annexes :

Plusieurs logements pour 3 gardiens et des magasins entourent le fût. Ils accueillent 2 unités d'accueil de l'ASCE de la Manche et un musée.

Protection(s) patrimoniale(s) du phare/ de ses abords : le phare et les bâtiments annexes sont classés par arrêté le 19 juin 2009.

-état de conservation du ou des bâtiments : bon ou très bon état.



En haut : les deux phares successifs.

Ci-dessus : Vue de l'entrée du fût.

Photos DIRM MEMN

Caractéristiques du projet de valorisation

Gatteville accueille non seulement des unités d'accueil de l'ASCE de la Manche, mais sa visite est également organisée par celle-ci.

Porteur(s) de celui-ci

C'est l'ASCE de la Manche qui gère le phare et assure les visites du public, dans le cadre d'une convention spécifique avec la direction interrégionale de la mer (DIRM).

Cette convention prévoit également la mise à disposition de l'ASCE de matériels techniques destinés à être exposés au public dans la partie musée.

Les tarifs sont de 2,50 € pour les adultes, 1 € pour les enfants de plus de 12 ans, et 5 € pour les nocturnes. Les activités de visite sont équilibrées financièrement entre recettes et dépenses, avec une exploitation 10 mois sur 12 et 7 jours sur 7. L'activité de billetterie, complétée par les ventes de souvenirs génèrent des recettes substantielles (25.000 euros d'excédent pour 120.000 euros de recettes). La fréquentation du phare a bien augmenté récemment (40.000 visiteurs annuels) grâce notamment aux nocturnes.

Un projet d'extension du musée actuel par mise à disposition d'un bâtiment supplémentaire par la direction interrégionale de la mer est en cours. Ce projet ambitieux au plan muséographique dépasse les compétences de l'équipe de bénévoles de l'association qui a sollicité le concours de Michel Labrousse (FNASCE). Le dossier est en cours d'étude, en relation avec le musée de Vatan, espace mémoire de l'Équipement et des ponts et chaussées dans l'Indre.

Coûts estimés

Non connus.

Pour l'ensemble des unités d'accueil dont elle dispose dans le département, l'ASCE de la Manche acquitte à France-domaines **une redevance annuelle de 800 €**, calculée sur la fréquentation du site de Gatteville. Elle ne paie ni impôt foncier, ni taxe d'habitation.

Partenariats locaux

Aucun à notre connaissance.

À signaler toutefois que le phare de Gatteville est le seul phare français à être référencé sur le site de « Tripadvisor », avec d'excellents commentaires, ce qui est de nature à améliorer sa notoriété. Sur 172 avis, un seul avis médiocre avec l'indication suivante « très belle vue mais cher pour ce qu'il y a à voir dommage, cela devrait être gratuit ou presque ».

Bilan/évaluation de l'opération/du projet :

- Difficultés rencontrées : les exigences de la direction régionale des affaires culturelles en termes de protection conduisent à **des hausses sensibles du coût des travaux**. S'agissant des normes d'accueil du public, elles sont allées très au-delà du raisonnable, mais ont pu être surmontées par dérogations du service « mobilité » de la direction interrégionale. Un accident survenu à une personne âgée a nécessité une nouvelle visite de la commission de sécurité, conduisant à l'installation de deux défibrillateurs, à la charge de l'ASCE. Par ailleurs, des problèmes électriques ont nécessité des travaux importants (15.000 €), également à la charge de l'ASCE.
- Réussites constatées : augmentation de la fréquentation, bons résultats financiers, projet de développement de l'ensemble.

Appréciation d'ensemble de la Mission sur le projet :

Gatteville est un des rares sites où la valorisation muséographique du phare est assurée par une ASCE, avec **une réussite incontestable**. C'est également un site où la compatibilité entre l'ouverture au public et des unités d'accueil est possible.

Caractéristiques du phare

- **localisation géographique** : Dans le Finistère (29) dans le raz de Sein sur un îlot entre la terre et l'île de Sein.

- **type de localisation** :

En mer

- **date(s) de construction et/ou d'allumage** :

Début des travaux en 1871 et allumage le 15 mars 1875

- **typologie architecturale** :

Maison-feu, tour carrée avec corps de logis.
Architecte : Léonce Reynaud

- **maisons ou locaux annexes** :

Petite maison

- **protection(s) patrimoniale(s) du phare** :

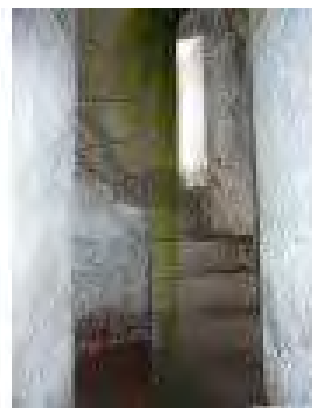
Inscrit monument historique le 31 décembre 2015

- **état de conservation du ou des bâtiments** :

Automatisé depuis 1910, la maison n'a pas été entretenue et est donc en état d'abandon.



Phare vue de l'ouest ; ci-dessous, l'escalier d'accès au feu.
Photos DIRM NAMO

Caractéristiques du projet de valorisation

L'association dénommée « **société nationale pour le patrimoine des phares et balises** » (SNPPB) présidée par Marc Pointud milite pour un projet global d'entretien et de valorisation des phares de France. Spécifiquement, pour Tévennec, la SNPPB souhaite la restaurer et en faire un atelier d'artiste à proposer à la location pour les quelques mois où l'îlot est aisément abordable (principalement d'été).

L'opération est en cours depuis 3 ans que l'association a reçu une autorisation d'occupation temporaire de la maison-feu (AOT) pour une durée de 10 années.

Porteur(s) de celui-ci

La **SNPPB** est présidée par Marc Pointud et compte environ 150 membres.

Coûts estimés

La restauration d'un phare en mer affecte les travaux de réparation d'un coefficient très significatif d'augmentation des coûts, d'autant que le bâtiment est par ailleurs inscrit à l'inventaire des monuments historiques ce qui pourrait renchérir encore le prix des travaux. Le projet qui cherche des mécènes n'a pas encore chiffré exactement la réhabilitation mais compte tenu de ces éléments, la somme devrait dépasser les 400 000€.

Partenariats locaux :

La SNPPB souhaite faire **appel au mécénat** particulièrement pour Tévennec. Beaucoup d'idées sont proposées par l'association dont la mise en place d'un "crédential" général des phares (comme pour le chemin de St Jacques de Compostelle ; déjà réalisé par le parc marin de l'Iroise, cf. annexe 8). Marc Pointud signale aussi le « **tour de Tévennec et d'Ar-men** », payant, qu'il effectue avec son association durant les périodes estivales sur un bateau du patrimoine. Il conviendrait de parvenir à une certaine mutualisation entre les différents sites, certains « rapportant » beaucoup, d'autres étant source de dépense sans pouvoir intéresser autant de touristes et générer autant de ressources, c'est le cas des phares en mer.

Bilan/évaluation de l'opération/du projet :

- Difficultés rencontrées : financières d'abord, compte tenu des **coûts très importants** qui seraient nécessaires pour lancer les **travaux**. La SNPPB cherche d'abord à refaire avant tout la toiture de la maison. Le sujet de l'accostage sur l'îlot de Tévennec est également prioritaire compte tenu du souhait de ne pas tout transporter par la voie aérienne (hélicoptère), ce qui renchérit les coûts.
- Réussites constatées : l'association a déjà effectué des chantiers d'été de confortement (notamment avec des scouts) et a permis la réinstallation sur l'îlot d'une croix qui avait été emportée par une tempête. La mobilisation médiatique réalisée auprès du grand public grâce aux 67 jours passés sur l'île de Tévennec par le président de la SNPPB en mars-avril 2016 est de nature à permettre le démarrage des travaux avec l'appui d'un mécène sollicité (un couvreur démarché dans un premier temps, à moins qu'à l'image de l'Ankou dont on dit qu'il rôde sur l'îlot, ce mécène ne s'avère au final qu'un fantôme...).

Appréciation d'ensemble de la Mission sur le projet

Totalement atypique, seul projet en mer porté par une association, le projet de restauration de la maison-feu de Tévennec est un pari risqué dans la mesure où la rentabilité de son modèle économique n'est pas garantie. Il repose d'ailleurs fortement sur l'appui de sponsors.

Le financement réservé par les collectivités pour conserver le patrimoine des phares et des balises est, d'après Marc Pointud, sans commune mesure avec les bénéfices qu'en retirent celles-ci en termes de notoriété et d'image, mais aussi de retombées financières pour les commerces et services locaux. Pourtant, sur le projet Tévennec, le département du Finistère n'a jamais rien accordé comme appui ou subvention.

Fiche de cas N° 4

Le phare des BALEINES (île de Ré, Charente-Maritime)

Caractéristiques du phare

- **localisation géographique** : sur l'île de Ré en Charente-Maritime.

- **type de localisation** : à la pointe ouest de l'île sur un lieu qui justifierait une Opération grand site (forte fréquentation, organisation dégradée des stationnements et des commerces en amont du domaine du phare proprement dit).

- **date(s) de construction** : un premier phare est allumé en 1682, suivi d'un second phare deux fois plus haut et mis en service en 1854 avec la tourelle des baleineaux à 1/2 mille sur un plateau rocheux en mer.

- **typologie architecturale** : l'ancien phare du Ixième siècle est de l'époque Vauban, le phare du XIXème est construit sur plans de Léonce Reynaud dans le cadre de la grande politique de développement des phares initiée en 1825.

- **maisons ou locaux annexes** : plusieurs bâtiments sont englobés dans le périmètre de la délégation de service public dont les bâtiments techniques reconvertis en musée et librairie, ainsi que trois logements de gardiens, à l'écart de l'ensemble bâti, devenus gîtes de loisir social en gestion ASCE.

- **protection(s) patrimoniale(s) du phare/ de ses abords** : le premier phare a été classé Monument historique en juin 1904, le second ainsi que les abords, le parc et le mur d'enceinte sont classés depuis avril 2011. La tourelle des Baleineaux, en mer, l'est également par arrêté depuis le 23 octobre 2012. Toutes les parties non urbanisées de l'île de Ré sont classées au titre des sites.

- **état de conservation des bâtiments** : ils sont en excellent état. Les travaux considérables entrepris par la société « Patrimoine-océan », délégataire, ont permis une réhabilitation et une ouverture à la visite de l'ensemble des bâtiments (sauf les trois logements ASCE) pour un montant total atteignant les 2 M€.



Photos JM Suche

Caractéristiques du projet de valorisation

Un espace muséographique est aménagé pour la visite dans l'ancien phare, le nouveau ayant avant tout le caractère d'un belvédère (l'escalier de sa tour compte **257 marches**). Conçu avec Jamy, animateur de télévision (France 5), le musée situé dans l'ancienne école des gardiens de phares a été ouvert en 2007. L'ensemble est ouvert à tous 365 jours par an.

Porteur(s) de celui-ci

La Société Patrimoine-océan a obtenu une délégation de service public (DSP) et programmé des investissements, selon les obligations contractuelles pour un montant de 1 M€ en 2001 lors de la signature, mais portés à 1 364 000€ lors du renouvellement de la délégation en 2008.

Coûts estimés (réhabilitation et fonctionnement)

Entre 2001 et 2015, l'investissement total porté par la société a atteint **2 M€**, dont 562 000 € d'aides reçus au titre monuments historiques. La redevance domaniale versée à l'État atteint 400 000 € cumulés .

L'investissement a porté sur la restauration des différents bâtiments et du site, la restauration de la lanterne avec sa structure métallique et ses vitrages, à l'exception de l'optique. Patrimoine Océan a également investi 300 000€ en fonctionnement (informatique, billetterie ..). Les frais de personnel s'élèvent à 330 000€ avec 6 équivalents-temps-plein (ETP) à l'année et 15 en saison, soit **9,5 ETP au total**.

Le chiffre d'affaires annuel de Patrimoine Océan est de 1 M€, dont **50 % en billetterie et 50% pour la librairie boutique**. Les amortissements nets sont de 100 000 €, pour un résultat de 110 000 €, après 46 000€ d'impôt sur les sociétés.

Partenariats locaux

« *Le public est le premier partenaire du projet* » disent les gestionnaires : le prix du billet d'accès au phare est fixé à 3, 20 € par adulte et 1,70 € par enfant. Le combiné musée + phare est à 6,50 € par adulte et 3,50 €/enfant.

Le problème est que **l'opération n'a pas d'autre partenaire**. Ni la commune de St Clément, ni la communauté de communes de l'île de Ré, ni le conseil départemental ne sont approchés par le gestionnaire (ou le délégataire) pour ancrer le phare dans le tissu socio-économique local.

Bilan/évaluation de l'opération

Environ **180.000 personnes visitent le phare**, l'un des rares monuments de l'île de Ré. La gestion par le privé est en place depuis quinze ans (2001) dans le cadre d'une délégation de service public courant jusqu'en 2021 et comportant des obligations sur les travaux à réaliser sur le site et une qualité des prestations et des produits mis en vente sur le site. La redevance versée à l'État s'élève à 3.0000 euros environ.

Difficultés rencontrées : la vieille tour des Baleines, classée monument historique, a été rénovée en 2007 et connectée au musée en 2010 grâce à une ouverture ménagée dans sa paroi qui a initialement suscité des oppositions fortes de l'architecte-en-chef des monuments historiques. Parmi les problèmes signalés, le principal est sans doute l'accès de masse sur la pointe des Baleines, ce qui a engendré des zones de stationnement anarchiques et peu en rapport avec la qualité du site, ainsi que de nombreuses boutiques d'architecture sommaire offrant une qualité de produits et de services discutable. Une démarche « grand site » devrait être développée, avec les collectivités locales (notamment la communauté de communes de l'Île de Ré, aujourd'hui trop peu impliquée dans la gestion de la pointe).

Réussites constatées : Outre la réussite économique, celle de l'intégration culturelle est manifeste et de nombreuses animations existent (Journées de l'oiseau avec la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO), Festival « Théâtre en Ré », Journées des phares en 2012, « Jazz au phare » depuis 2009).

Appréciation d'ensemble de la Mission sur le projet

L'excellence des travaux, réhabilitations et présentations réalisées ainsi que de la gestion mise en œuvre font du site du phare des Baleines **l'exemple-type de ce qu'il faudrait pouvoir instaurer sur d'autres sites**. Certes, sa situation sur une île très visitée n'est pas reproductible dans tous les phares, mais le modèle mérite d'être proposé aux sites semblables.

Il faudrait aussi que ce soit l'occasion d'impliquer les collectivités locales dans la **requalification des accès et des abords**, dont on a déploré l'état de dégradation (démarche « grands site » à promouvoir).

Fiche de cas N° 5

Le phare de CORDOUAN (Gironde)

Caractéristiques du phare

- **localisation géographique** : dépt de la Gironde, commune du Verdon-sur-Mer.

- **type de localisation** : en mer à 7 km, équidistant des côtes charentaise et médocaine. Sur un platier rocheux entouré de bancs de sables, à l'entrée de l'estuaire de la Gironde. Accès par bateaux à passagers depuis Royan (80%) ou Le Verdon (20%).

- **date(s) de construction et/ou d'allumage** : 1611, puis 1788-1792, la 1ère lentille de Fresnel installée sur un phare l'a été à Cordouan en 1823.

- **typologie architecturale** : bas du fût de style Renaissance, surélévation (68 m de haut, 311 marches) et bâtiments circulaires annexes de style classique (40m de diamètre).

- **maisons ou locaux annexes** : bâtiment annulaire assurant en même temps la protection de la partie basse du fût, et comportant des logements de gardiens, des citernes et les groupes électrogènes. Potentiel d'accueil des touristes à l'étude (librairie/boutique...).

- **protection(s) patrimoniale(s) du phare/ de ses abords** : classé monument historique le 31 décembre 1862 (dans la même liste que Notre-Dame de Paris!). Inscrit sur la liste indicative des sites candidats au patrimoine mondial de l'Unesco. Dossier de candidature en cours.

Site Natura 2000 de l'estuaire de la Gironde, et Parc naturel marin « *de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis* » (créé par décret du 4 avril 2015).

- **état de conservation du ou des bâtiments** : Après le confortement du « bouclier » suite à la tempête de 1999, campagne importante de restauration entamée en 2010 et qui doit se poursuivre jusqu'en 2022 (sous la conduite de Michel Goutal, architecte en chef des monuments historiques).



Photos A. Pichon

Caractéristiques du projet de valorisation

Le phare de Cordouan, est désormais ouvert au public d'avril à Toussaint. Il a été **visité par 23.000 personnes en 2015**. Un projet de mise en valeur touristique et de médiation culturelle sur le monument, sa conception et son histoire monte progressivement en puissance.

Les visiteurs disposent désormais d'un livret explicatif de 16 pages et une boutique-test a été ouverte pendant 63 jours au cours de l'été 2015.

Porteur(s) de celui-ci :

En 2010, une AOT de 5 ans (prorogée par arrêté préfectoral au 31 déc 2025) confie au **SMIDDEST** (syndicat mixte de l'estuaire), qui regroupe la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes et les deux départements de la Charente-Maritime et de la Gironde).

Des conventions entre le syndicat mixte et la Direction interrégionale de la mer organisent par ailleurs le **soutien logistique de la subdivision du Verdon** à la mise en valeur du site : ainsi, la moitié des relèves est à la charge de la subdivision, l'autre moitié étant assurée par le gestionnaire, qui règle en fonds de concours les frais occasionnés.

Le gardiennage a été transféré officiellement le 30 juin 2012 au syndicat mixte : 4 gardiens ont été embauchés à cet effet, mais la subdivision peut se substituer ponctuellement à ces derniers en cas de défaillance. Les gardiens dont l'objectif est désormais la sécurisation du monument et sa visite par le public, peuvent cependant assurer le petit entretien du phare.

Coûts estimés (réhabilitation et fonctionnement)

Un important chantier de restauration est actuellement en cours sur l'extérieur de la partie basse du fût (Renaissance), des chambres et des locaux techniques et la restauration de la chapelle et du vestibule ; le chantier est organisé de manière à ne pas bloquer les visites estivales. Il s'inscrit dans **une campagne de grande ampleur s'étalant de 2014 à 2020 (5,6M€)** actée par un protocole d'accord Culture-Environnement (signé le 26 juin 2014).

Le montant des travaux pour la tranche 2013-2017 est de **3 M€**, répartis entre les collectivités (50 % dont 1/3 CD 17, 1/3 CD 33, 1/3 Région) et 50 % Etat (dont **2/3 Culture et 1/3 MEEM**). La maîtrise d'ouvrage est pour le moment assurée par la direction régionale des affaires culturelles (DRAC). Le SMIDDEST devrait la prendre en charge à partir de la prochaine tranche de travaux.

Les recettes tirées des visites (202 000 € en 2015) **ne permettent pas d'équilibrer les dépenses de fonctionnement** (personnel et frais généraux : 226 000 €), et nécessitent des subventions des collectivités membres du Syndicat (82 000 € cette même année).

Partenariats locaux

Le SMIDDEST rassemble en son sein l'essentiel des collectivités publiques intéressées ce qui est un atout majeur. Ses relations avec la DIRM et ses agents sont optimales. En revanche, le lien n'est pas fait avec le projet muséographique sur les phares en général et Cordouan en particulier (« **le relais à terre de Cordouan** »), qui se développe sur le phare de Grave.

Porté par le Conservatoire du littoral (futur affectataire des bâtiments) et l'« association de sauvegarde du phare de Cordouan », ce projet peut constituer un complément, voire un substitut à la visite (pour les personnes n'ayant pas la possibilité physique de faire la traversée et l'accostage) : il comporte en effet un système de visualisation en 3D de ce phare aux différentes époques de sa construction ou de sa restauration.

De même, alors que le phare est situé au cœur du **parc marin** nouvellement créé, il ne semble pas que des contacts aient été établis entre le gestionnaire et l'équipe de préfiguration du parc.

Bilan/évaluation de l'opération/du projet :

Difficultés rencontrées	Réussites constatées
<p>L'accessibilité du phare est réduite à ce que peuvent transporter les 6 vedettes au départ de Royan et du Verdon, avec échelonnement des arrivées car la tour ne peut recevoir que 30 personnes en simultané (49 à partir de la saison 2016). La visite est évidemment tributaire des horaires des marées, car l'accès ne peut s'effectuer qu'à la basse mer sur les bancs de sable.</p> <p>A noter l'arrivée prochaine d'une vedette avec roues (type d'engin employé en mytiliculture) permettant d'accéder au phare, avec plus de sécurité</p> <p>Le prestige du lieu a pour l'instant permis d'éviter tout obstacle financier au financement de la restauration et du fonctionnement. Pour autant, le « modèle économique » du projet demeure fragile.</p>	<p>La qualité de la visite a connu un saut qualitatif de grande ampleur et qui n'en est sans doute encore qu'à ses débuts.</p> <p>Le recrutement d'un personnel stable et motivé pour assurer une présence de forte amplitude dans le monument est un gage évident d'entretien régulier.</p> <p>L'inscription au patrimoine mondial, outre la motivation mobilisatrice que la rédaction du dossier suscite au sein de l'équipe de gestion, aura pour résultat, si elle est obtenue, un accroissement quasi mécanique de la demande de visite, qui devrait conforter le projet lui-même et lui apporter une solidité économique accrue.</p>

Appréciation d'ensemble de la Mission sur le projet :

Cordouan est, en tous points, **un phare « hors normes »** (le plus ancien encore en service, au milieu du plus grand estuaire, le seul dans lequel s'implique financièrement le ministère de la culture etc.). Il existe toutefois des enseignements à en tirer pour les autres phares dans quatre domaines :

1. Il est la preuve que l'on peut organiser une **visite d'un haut niveau culturel dans un phare dont l'accès est difficile** et contingenté ;
2. Il démontre la nécessité, pour ce type de phare, du **maintien d'un appui logistique du service des affaires maritimes** au gestionnaire des visites patrimoniales ;
3. Même si la coopération entre Grave et Cordouan n'est pas encore formalisée, il montre le potentiel d'un « **binôme** » **entre un phare en mer et un phare situé à terre**, ce dernier devenant le « relais » du premier (centre d'interprétation « grand public », point de départ d'excursions...) ;
4. Enfin, le dossier de candidature, puis l'inscription à l'**Unesco** peuvent être un accélérateur de la prise de conscience générale d'un « patrimoine des phares » à l'échelle de la France entière.



Cordouan : gravure anonyme de 1645, service historique de la défense, Vincennes.

Fiche de cas N° 6

Le phare du CAP FERRET (Gironde)

Caractéristiques du phare :

- **localisation géographique :**
Gironde (33) commune de Lège-Cap-Ferret.
- **type de localisation :**
En bout de la presqu'île du Cap-Ferret à l'entrée nord du bassin d'Arcachon.
- **date(s) de construction et/ou d'allumage :** 1er feu en 1840 électrifié en 1929, détruit en 1944, reconstruit en 1947, inauguré le 7 août 1949.
- **typologie architecturale :**
Tour tronconique en maçonnerie lisse blanche et partie supérieure peinte en rouge
- **maisons ou locaux annexes :**
Le phare jouxte un bâtiment rectangulaire abritant la salle des machines, l'ascenseur et les logements. Il a été entièrement reconfiguré pour installer des salles d'exposition.
- **protection(s) patrimoniale(s) du phare :** inscrit monument historique depuis novembre 2009.
- **état de conservation du ou des bâtiments :** très bon état général et travaux récents de modification des bâtiments annexes pour en faire un lieu d'interprétation des paysages du bassin d'Arcachon et d'expositions temporaires. Une évolution de la topographie du bassin d'Arcachon et de ses abords y est présentée avec des cartes marines et des instruments de navigation.



Photo Office du tourisme de Lège-Cap-Ferret



Le dispositif contemporain de visite. Photo « Sud-ouest », Annie Peyras.

Caractéristiques de l'opération de valorisation

La collectivité locale a organisé la visite du site avec un espace muséographique comportant une exposition sur la navigation : cartes marines et instruments anciens. Les aménagements effectués pour la visite s'intègrent parfaitement dans le paysage et permettent de découvrir depuis le haut du phare (258 marches) les différents sites remarquables du bassin .

Porteur(s) de celle-ci

L'office du tourisme de la commune de Lège-Cap-Ferret porte la gestion du phare et de ses abords après en avoir conçu et réalisé les travaux de restauration et d'aménagement.

En 1997, une Autorisation d'occupation temporaire (AOT) a été donnée à l'office du tourisme (établissement public industriel et commercial, distinct de la commune). Dans un premier temps,

l'accès fut limité à la tour centrale et au sommet. Le nombre annuel de visiteurs a grimpé de **7 000 la première année** à 37.000 en 2003. Compte tenu de la forte attente des visiteurs et malgré de nombreuses contraintes, plusieurs tranches de travaux d'amélioration de l'accueil ont été réalisées. On comptait 50.000 visiteurs en 2011, et, après **une réorganisation d'ensemble en 2013**, le nombre des visiteurs s'est encore accru pour atteindre **80 000 personnes en 2015**.

Coûts estimés

Les travaux ont coûté 500 000 € financés par la collectivité locale (commune) avec l'aide du département et de la région. L'ingénierie de la visite et la conception de l'accès ont été financés par l'office du tourisme sur fonds propres.

Partenariats locaux

La gestion est assurée par l'office du tourisme de Lège-Cap Ferret dans le cadre d'une AOT de 15 ans. L'exposition muséographique a été réalisée avec l'appui de la Bibliothèque nationale de France et du Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM).

Bilan/évaluation de l'opération

- Difficultés rencontrées : **la protection au titre des monuments historiques n'a pas été un obstacle à la mise en place d'un dispositif d'accueil de facture résolument contemporaine** accolé à la tour.
- Réussites constatées : le billet est à 6 € par adulte, 4 € par enfant. **Le phare est géré à l'équilibre économique**. De nombreuses entrées sont gratuites. Deux personnes sont embauchées à l'année et le phare n'est fermé à la visite que pendant un mois d'arrêt technique. Une boutique avec 500 références a été réalisée avec de la vaisselle, de la papeterie, des sacs, le tout est conçu sans dépôt de marque. Le chiffre d'affaires l'espace de vente est le quart du chiffre d'affaires total. L'exploitation est soumise à l'impôt sur les sociétés.

Appréciation d'ensemble de la Mission sur le projet

L'opération d'ouverture au public et de valorisation est exemplaire. **80.000 personnes ont visité le phare en 2015**.

Une autre AOT est accordée à la mairie pour la gestion et l'ouverture au public d'une partie du parc. A noter également la présence de deux gîtes de loisir social gérés par l'ASCE de la Gironde et de quatre autres gîtes curieusement gérés par l'ASCE du Val de Marne. Ces gîtes sont bien séparés physiquement et fonctionnellement du phare. La directrice de l'office du tourisme, Mme Lassus-Portarieu, estime les usages "*ouverture au public*" et "*logements ASCE*" parfaitement compatibles. Néanmoins, on ne peut exclure une demande de transfert de gestion de la totalité du site à la commune.

Caractéristiques du phare

- **localisation géographique** : commune du Grau-du-Roi (Gard).

- **type de localisation** : sur la Pointe de l'Espiguette, extrémité ouest du delta du Rhône. Le phare se trouve à proximité d'un sémaphore de la Marine nationale.

- **date(s) de construction et/ou d'allumage** : 1^{er} phare construit en 1828-29 dans le village du Grau-du-Roi. Mais le phénomène d'accumulation d'alluvions est tel que, trop loin de la mer, il est éteint. 2^{ème} phare construit en 1866-69 à l'ouest de la Petite Camargue. Allumage le 1^{er} janvier 1869. Automatisé en 1980.

Ce phare se trouve actuellement déjà à 1,5 km de la mer.

- **typologie architecturale** : tour carrée accolée à la façade Est d'un bâtiment rectangulaire construit par Léonce Reynaud, sur les plans du phare de Grave.

- **maisons ou locaux annexes** : les logements de gardiens sont occupés par deux unités d'accueil gérés par l'ASCE du Gard, moyennant une redevance domaniale de 75 € annuels seulement, compte tenu du mauvais état initial des locaux.

- **protection(s) patrimoniale(s) du phare/ de ses abords** : la pointe de l'Espiguette sur laquelle est situé le phare, est un site classé depuis le 10 décembre 1998. C'est aussi un terrain du Conservatoire du littoral.

Le phare fait l'objet d'un classement au titre des monuments historiques depuis le 9 octobre 2012.

Le phare se trouve dans le périmètre de la petite Camargue gardoise, labellisée « Grand Site de France ».

- **état de conservation du ou des bâtiments** : bon ou très bon état.



Photo DIRM Méditerranée



Photo « survol de France », Jean-Pierre Capon.

Caractéristiques du projet de valorisation

Le site, classé au titre de la loi de 1930, intéresse la Conservatoire du littoral qui a lancé une **étude de valorisation culturelle et touristique**. Mais cette étude a été retardée par la mairie du Grau-du-Roi, qui tenait à en assurer la maîtrise d'ouvrage et à en choisir le cabinet.

Le phare est situé à **proximité d'une grande plage très fréquentée (600.000 visiteurs par an)** et offre un **patrimoine historique et architectural très intéressant**. La direction régionale des affaires culturelles est attentive à ce que les travaux d'entretien ou de restauration se

fassent en conformité avec les règles de protection et que l'architecte des bâtiments de France en soit averti avant tout commencement d'exécution. Des crédits du ministère de la culture pourraient être mobilisés.

Porteur(s) de celui-ci

La **mairie** se déclare intéressée, mais tarde à arrêter une décision ferme. Elle attend un financement (de 60 %) de la région, complétée par une contribution du département. Le Conservatoire est prêt à démarrer sur une option de valorisation ouverte au grand public, qu'il estime incompatible avec le maintien des gîtes à vocation sociale réservés aux agents du Ministère.

L'association d'entraide (ASCE) qui a beaucoup investi en temps et en argent dans la réhabilitation des logements et des alentours, souhaite soit présenter un contre-projet de valorisation touristique du phare (moins crédible toutefois que celui du Conservatoire au regard des moyens limités), soit bénéficiaire de compensations. En effet, elle ne dispose pas d'autre possibilité hébergement en zone littorale, à l'exception d'un mobil home à Carnon Plage. L'association bénéficie d'une convention d'occupation qui prend fin en 2017.

Coûts estimés

Selon l'estimation du Conservatoire, les travaux de première nécessité s'élèveraient à 83.000 €, auxquels s'ajouteraient la remise en état du clos et du couvert (165.000 €), puis l'aménagement pour ouverture au public estimé à **395.000 €**.

L'ASCE, pour son projet de maintien en état des bâtiments, d'amélioration des abords et d'ouverture au public lors des seules Journées du patrimoine a estimé les travaux à **32.000 €** environ pour les cinq prochaines années. Elle sollicite corrélativement le renouvellement de la convention d'occupation pour cinq ans au minimum.

Partenariats locaux

Conservatoire du littoral et commune du Grau-du-Roi. Le cas échéant, syndicat mixte de la Petite Camargue gardoise, porteur du label Grand site de France.

Bilan/évaluation de l'opération/du projet :

- Difficultés rencontrées : les occupations actuelles de l'ASCE et le projet de valorisation du Conservatoire semblent incompatibles. Le Conservatoire ne demandera le transfert que s'il peut s'appuyer sur un opérateur sérieux. Or la municipalité tarde à s'engager. L'ASCE pourrait être la solution de court et moyen terme de maintien en état des lieux, jusqu'à ce qu'une solution de valorisation plus ambitieuse puisse se mettre en place. Mais elle doit pouvoir inscrire son action dans la durée ou bénéficier de garanties. Elle fait enfin observer que la municipalité n'a pas valorisé l'ancien phare éteint du Grau-du-Roi, situé dans la partie urbanisée qui lui avait été transféré il y a plusieurs années.
- Réussites constatées : la rénovation extérieure et intérieure des logements par l'ASCE a été plutôt réussie. Les gîtes sont loués 30 semaines par an à raison de 360 €/semaine.

Appréciation d'ensemble de la mission sur le projet

Le site de l'Espiguette concentre l'**essentiel des usages contradictoires d'un site convoité**. Si une solution équilibrée et satisfaisante pour tous pouvait être trouvée, elle serait alors un exemple pour d'autres sites comparables.



Phare de la pointe Saint-Mathieu (Finistère, 1835), photo JM Suche.

6- Descriptif (en forme de fiche de poste) des missions remplies par Vincent Guigueno quand il était chargé de la politique des phares à la Direction des affaires maritimes.

Référence de l'offre : 76303

Date de l'annonce : 23/10/2013

Date de dernière modification : 03/03/2016

Date de disponibilité	Catégorie	Statut du poste
23/10/2013	Catégorie A	Fonctionnaires exclusivement

Domaine fonctionnel	Emploi Type
Culture et patrimoine	

Intitulé : CSVT - CUL06A - Chef (F/H) de mission « patrimoine des phares »

Descriptif du poste :

Structurer et animer la politique de « transition patrimoniale » des phares, éléments clefs de la sécurité maritime, automatisés, mais également héritage culturel, matériel et immatériel. Assurer l'interface avec les acteurs, en interne et en externe du Ministère, dont l'activité touche à la transmission de cet héritage. Communiquer sur la prise en compte par l'État de la double nature, technique et culturelle, des Phares dans les politiques publiques qui influent sur leur devenir. Activités principales : Acquisition et diffusion de connaissances sur la situation du patrimoine « phares et balises » (inventaires, publications) Expertise auprès des services du ministère, en particulier la sous-direction des affaires maritimes et les DIRM, dans les projets de transfert et de valorisation des sites emblématiques du patrimoine des phares dont les phares en mer, les sites transférables au Conservatoire du Littoral et les bâtiments protégés au titre des Monuments Historiques Proposition et suivi des mesures de protection réglementaires, en liaison avec les services du Ministère de la Culture (DGPAT, DRAC) Participation aux actions de valorisation du patrimoine « phares et balises » (expositions, publications, site internet) Animation du réseau des gestionnaires de phares (collectivités, associations) Participation aux manifestations nationales et internationales relatives au patrimoine maritime et littoral. Responsabilités tenant au poste ou au positionnement du titulaire : Gestion du budget alloué par la DAM pour les actions de connaissance et de valorisation du patrimoine des phares. Représentation de la DAM dans les comités de pilotage ou groupes de travail touchant à l'évolution du patrimoine des phares. Conduite des projets culturels engagés en partenariat par le ministère (exposition, publications classiques ou numériques)

Management et travail en mode projet

Savoir-être (compétences comportementales)

Travail en réseau, communication écrite et orale, écoute des acteurs de la transition patrimoniale des phares (interne, externe)

Profil du candidat recherché (le cas échéant)

Conservateur du patrimoine ayant une expérience dans le domaine maritime et littoral
Chercheur spécialiste du domaine ayant l'expérience de projets administratifs et culturels

Description de l'employeur :

Le poste est placé auprès de la directrice des affaires maritimes du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE), dont la sous-direction de la sécurité maritime, en particulier le bureau des phares et balises, assure le maintien en condition opérationnelle des établissements de signalisation maritime. Le poste est placé au plus près de ces services afin de les assister sur les dossiers culturels auxquels ils sont associés en raison de la nature particulière du réseau dont ils ont la responsabilité.

Liaisons hiérarchiques :

Liaisons fonctionnelles :

DIRM

Ministère de la Culture (DGPAT, DRAC)

Conservatoire du Littoral

Agence des Aires Marines Protégées

MEDDE : Sous-direction de la sécurité maritime

Collectivités territoriales

Associations de préservation et de valorisation du patrimoine des phares

Conditions particulières d'exercice :

Adresse administrative et géographique de l'affectation :

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Direction des Affaires Maritimes

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Grande Arche Paroi Sud

92055 La Défense Cedex

Spécificités du poste / Contraintes / Sujétions :

Nombreux déplacements sur le littoral (2 missions/mois)

Personne à contacter :

Nom :

Service :

Adresse :

Code postal :

Ville :

Pays : FRANCE

Téléphone :

Fax :

Description : Qui contacter ?

Hervé Brulé

adjoint à la directrice des Affaires Maritimes

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Grande Arche Paroi Sud

92055 La Défense Cedex

Tel 01 40 81 27 82

Fax 01 40 81 28 92

Guillaume Passard

chef du bureau des ressources humaines et de moyens généraux

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Grande Arche Paroi Sud

92055 La Défense Cedex

Tel 01 40 81 36 99

Informations :

Envoi des candidatures :

Guillaume Passard

chef du bureau des ressources humaines et de moyens généraux

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Grande Arche Paroi Sud

92055 La Défense Cedex

Tel 01 40 81 36 99



L'immeuble des « phares et balises » à Brest, photo DIRM NAMO.

7. Comité de pilotage du Centre national des phares du 1^{er} avril 2016



Centre national des phares

Compte-rendu

Comité de pilotage, vendredi 1er avril 2016, à Brest

Présents : Nathalie Sarrabezolles, présidente du Conseil départemental du Finistère et présidente du parc naturel marin d'Iroise ; Annie Maréchal, conseillère générale, déléguée à la culture ; François Péron, conseiller départemental, président du parc naturel marin d'Iroise ; Didier Le Gac, conseiller départemental, vice-président du pays de Brest ; Arnel Gourvil, vice-président de Brest Métropole en charge du tourisme ; Eliane Segalen, conseillère municipale d'Ouessant ; Antoine Hammedouché, chef du pôle Affaires maritimes à Brest, représentant du préfet du Finistère et du préfet maritime ; Evelyne Schmidt, conseiller pour les musées ; DRAC Bretagne ; Catherine Asserat, architecte-conseil pour le service des musées de France ; Florence Pizzoni, service des musées de France ; Xavier La Prairie, directeur adjoint de la DIRM NA-MO, représentant le MEEM (DGITM et DAM) ; Gabriel Kübler, chargée des projets d'aménagement métropolitains, Brest Métropole ; Jean-Jacques Barreau, directeur du PNRA ; Philippe Le Niliot, chef de service au PNMI ; Marie Hascocel, chargée des patrimoines culturels et de l'éducation à l'environnement, PNMI ; Mélanie Thomas, responsable de la mission de préfiguration, CD 29 et Dominique Soulier, directeur général des services, CD29

Excusés : Richard Ferrand, conseiller régional délégué au parc naturel régional d'Armorique ; Gaëlle Vignonrou, conseillère régionale, déléguée au parc naturel régional ; Didier Olivry, Délégué Bretagne pour le conservatoire du littoral ; Marc Dufournaud, directeur du syndicat mixte Brest-Iroise (SMBI) ; Gérard Lahaie, Vice-président en charge des transports ; Conseil régional de Bretagne ; Anne Guillo, Vice-présidente en charge du tourisme, conseil régional de Bretagne ; Christine Berthou-Ballot, responsable du service Patrimoines, Brest Métropole ; Michaël Quirnez, vice-président en charge de l'économie et du tourisme, président de Finistère Tourisme, CD29 ; Xavier Rasseleur, service Mer, CD29 ; Ronan Le Bacon, directeur du patrimoine et du tourisme, conseil régional ; Laurence Dubourg, service Valonsation du patrimoine, conseil régional ; Didier Bland, directeur des ports, conseil régional

DIRM NA-MO -DAM - DGITM : direction interrégionale de la mer Nord atlantique-Manche Ouest - Direction des affaires maritimes - Direction générale des infrastructures et du transport maritime, directions du ministère de l'écologie, de l'énergie et de la mer (MEEM)

PNMI : parc naturel marin d'Iroise

PNRA : parc naturel régional d'Armorique, actuel gestionnaire du musée des phares et balises d'Ouessant

CD29 : conseil départemental du Finistère

BM : Brest Métropole

SMF : services des musées de France, ministère de la culture

SMBI : syndicat mixte pour le développement de Brest-Iroise

Le département a réuni le comité de pilotage, suite au comité technique qui s'est tenu la semaine dernière, pour échanger et valider ensemble les orientations concernant :

- la programmation (le site à terre à Brest, le lancement d'une étude de programmation) ;
- le contenu précis de la future antenne brestoïse à partir de 2 scénarios et sa complémentarité avec Ouessant ;
- la constitution du futur GIP et les différentes phases à venir (budget, contribution, représentation) ;
- la recherche de nom et d'une identité visuelle pour le projet ;
- la méthodologie de projet proposée.

La présidente fixe les objectifs et le calendrier du projet : finalisé pour la fin de l'année 2020-début 2021.

Ordre du jour	Propositions	Échanges et discussions
<p>1- Programmation</p> <p>1.1- Site à terre à Brest</p>	<p>Quai Malbert abandonné par les élus de Brest Métropole et du département.</p> <p>Propose le 1er éperon en articulation avec la gare maritime. Site appartient à la région.</p>	<p>Le SMBI et la région vont actualiser le schéma de référence qui date de 1994. La région prend la compétence du transport de passagers en janvier 2017.</p> <p>Au vu du projet porté par le département, l'étude sur le 1er éperon pourrait être prioritaire. Les calendriers coïncideraient.</p> <p>Il faudrait déterminer les besoins de la gare maritime sur le 1er éperon et ensuite déterminer si le projet du centre national est faisable. L'étude des flux de circulation entre les 2 entités est importante à prendre en compte : passagers, fret, visiteurs. Il s'agit là de publics différents.</p> <p>Il est nécessaire de prendre en compte le fait que les bords à quais sont essentiels au travail de la gare maritime et qu'elle a besoin d'espaces de travail non accessible au public.</p> <p>Le 1er éperon met vraiment en avant le lien de complémentarité avec Ouessant (invitation). Des cheminements sont à inventer avec les chantiers du GUIP, l'Abeille Bourbon, la Recouvrance, la subdivision des phares et balises, musée national de la Marine.</p> <p>Le polder du moulin blanc n'a pas été retenu car BM souhaite garder cette emprise foncière importante (6000 m²) pour des projets autour du nautisme.</p> <p>Le département souhaite que le futur centre national soit en position « phare » sur le port de Brest.</p>
	<p>Submersion</p>	<p>BM et DIRM :</p> <p>Le risque limité et il peut être anticipé. Le PLU indique les contraintes en matière architecturale (plancher, pas de parking souterrain).</p>

	Avenir de la subdivision au quai Malbert et complémentarité des phares et balises avec le projet du centre national	<p>DIRM :</p> <p>La subdivision de Brest est la plus importante de France. Elle exploite le site pour la sécurité maritime mais la DIRM n'ignore pas le caractère exceptionnel du quai Malbert. Si elle est amenée à déménager, le propriétaire a obligation de les reloger en tenant compte des besoins opérationnels (bords à quais, espaces de travail...).</p> <p>Le patrimoine est vu comme un tremplin vers le futur et la nécessité de se projeter vers l'avenir et les nouveaux métiers. La DIRM met en avant la médiation humaine et le rôle que pourrait jouer la subdivision dans le projet.</p> <p>Le service des musées de France pousse à la mutualisation et cherche dans les projets la cohérence dans l'interprétation de ces patrimoines (opérationnel, technique et patrimonial).</p> <p>Une prise de contact avec le comité d'histoire du MEEM pourrait être intéressante, il pourrait être partie prenante dans le projet.</p>
1.2- Dimensionnement du projet et redéfinition des concepts pour les deux sites, à Ouessant et à Brest.	Présentation du tableau de synthèse des évolutions du projet scientifique et culturel	<p>Il faut ajouter l'importance des objets et du thème de l'archéologie sous marine, de l'histoire des naufrages et des sauvetages. Le PNMI a recensé les épaves en mer d'Iroise. A ajouter également la dimension sonore avec les cornes de brume (cf. enregistrements existants).</p> <p>Réseau des phares :</p> <p>L'observatoire des phares en mer concerne l'Iroise. Le rôle du GIP dépasse la mer d'Iroise pour s'élargir au territoire national. Dans les statuts du GIP, il est fait mention d'une « animation » de ce réseau et non pas d'une « tutelle » pour ne pas annihiler les initiatives existantes. Le centre national doit avoir l'ambition de mobiliser les partenaires, d'être un lieu de connaissance et de ressources.</p>
	Présentation des scénarios 1 et 2 pour le site de Brest.	<p>Les messages entre Brest et Ouessant doivent être complémentaires. Il doit exister une vraie différence entre les 2 sites.</p> <p>A Brest :</p> <p>Inviter au voyage et un vrai appel vers Ouessant. Entretien le caractère technique et pédagogique du propos. Montrer la face cachée du musée, ses coulisses. Proposer une vraie différence visuelle et d'expérience (ambiance, discours). Le parcours muséographique doit être différent et traiter d'aspects différents du sujet... sans toutefois frustrer les personnes qui ne pourront pas aller à Ouessant.</p> <p>SMF remarque qu'il est difficile de se positionner sur cette question sans connaître la nature des objets.</p>

		<p>La notion de « réserves » est incompatible par définition avec la notion d'accueil du public. On peut imaginer un parcours dans les réserves en identifiant quelques objets « phare » et représentatifs de la collection, sans messages ni discours. La sélection des objets est indispensable pour éviter l'ennui.</p> <p>Architecte-conseil : les réserves visitables, c'est 75% d'espace en plus pour les circulation des publics. Quel(s) public(s) est(sont) ici concerné ? S'il s'agit de faire une vitrine : coupe les réserves en deux, partie visitable et une partie technique inaccessible aux visiteurs (climat contrôlé). La partie bouées et balises (objets les plus encombrants) pourrait être présentée en extérieur. Demande une veille et une maintenance particulière. cf. parc à bouées à Plouhinec, sud Finistère.</p> <p>L'espace sur le port de Brest est un espace rare et à forte valeur ajoutée. Il serait plus opportun d'y installer des espaces accessibles au public et non des espaces de stockage, sans intérêt pour le public.</p> <p>A étudier : un bâtiment commun pour la gare maritime et le centre national des phares dès la conception. Dégagerait des bords à quais. Les flux vont de toutes façons nous obliger à raisonner globalement et ensemble.</p> <p>L'idée de mutualiser des espaces de conservation avec BM est intéressant.</p> <p>Pour la présidente, il serait intéressant de montrer sur le 1er éperon des espaces de coulisses de musée.</p>
	Collections	<p>L'ambition initiale est toujours présente : rassembler la collection nationale pour mieux la gérer (inventaire, restauration, conservation et valorisation) et pour lui donner une protection juridique.</p> <p>Rappel de la note du SMF et des 4 catégories d'objets identifiés par Vincent Guigueno :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les objets présents dans les phares (immeubles par destination – lanterne, optique – ou mobilier bustes, cuves. - les objets déposés par l'État dans les musées de France : Quessant (1985) et musée national de la Marine à Paris (36 pièces dont les lentilles d'essai de Fresnel). - les objets déposés hors musées de France : phares ouverts à la visite (une 40aine d'objets recensés, aucune convention).

		<p>- les objets stockés par la DAM dans les subdivisions des phares et balises sur le territoire national.</p> <p>Les conventionnements avec les différentes institutions sont envisagés pour la plupart au 2e semestre 2016.</p> <p>Acquisition : le périmètre d'accroissement de la collection est relativement connu et assez facile à anticiper (en plus, miniaturisation des éléments).</p> <p>La DRAC pose la question de la pertinence de déplacer des collections conservées en milieu « hostile » (Ouessant) pour les conserver en milieu portuaire ?</p> <p>Les réserves à Brest seront un bâtiment étanche et normalisé où le climat sera traité.</p>
1.3- Lancement d'une étude de programmation architecturale et muséographique, calendrier et méthodologie.		<p>Proposition de l'architecte-conseil :</p> <p>Une étude avec une tranche ferme où le 1er éperon est analysé, les besoins, actualisés à partir de l'étude de Da&Du. La faisabilité de tout ou partie du programme est étudiée.</p> <p>Option 1 : l'ensemble du programme « rentre ». Option 2 : tout ne « rentre » pas et on s'achemine vers des espaces publics au 1er éperon et des espaces techniques ailleurs, en lien possible avec BM (autre programme).</p> <p>Cela permet aussi de phaser le projet.</p>
	Crédits Contrat de plan État-Région (CPER)	<p>La DRAC informe le département que le CPER sera revu cet été 2016 (clause de revoyure) et que des projets de musées en Bretagne sont avancés. Le projet doit monter des signes forts et concrets d'avancement pour ne pas perdre l'inscription au CPER et les crédits.</p> <p>Il existe à la DRAC des crédits « dormants » réservés pour l'étude de programmation muséographique détaillée (la tranche conditionnelle 2 de l'étude DA&Du qui n'a pas été lancée).</p>
Validation		<ul style="list-style-type: none"> - Les partenaires montrent leur fort intérêt pour une localisation du site à terre sur le 1er éperon. Des contacts politiques seront pris avec la Région pour obtenir un accord de principe pour l'étude de ces scénarios sur le 1er éperon. - La réflexion du projet du centre national des phares pourrait être inscrite dans l'étude de programmation menée par le SMBI. - Le département lance une étude de programmation architecturale et muséographique sur le 1er éperon en capitalisant les apports de l'étude de Da&Du. La mission de préfiguration écrit un cahier des charges sur cette base en lien avec l'architecte-conseil et la DRAC et en validant les différentes étapes avec les partenaires.

Ordre du jour	Propositions	Échanges et discussions
2- Administration	Point sur la création du GIP : Budget, contribution des partenaires, représentants à l'assemblée générale, organigramme et programme culturel. Calendrier prévu.	Le département souhaite déposer le dossier GIP en préfecture pour juin-juillet 2016. Des contacts seront pris avec les partenaires pour finaliser les documents à joindre : budget (notamment les contributions de chacun des partenaires), l'organigramme évolutif (les temps de travail des agents mis à disposition) et le programme culturel. Des contact ont été pris avec le GIP Musée Mathurin Méheut à Lamballe. De même, des contacts ont été pris avec les services de la préfecture.
3- Identité visuelle et graphique	Recherche de nom pour le projet global ainsi que d'une identité visuelle, méthodologie et calendrier.	Le marché en cours de lancement. Un groupe de travail sera réunit fin mai avec l'idée de travailler ensemble pour faire émerger un nom pour le projet global et un nom pour le site de Brest. Pourquoi pas réinterroger aussi le nom du musée des phares et balises d'Ouessant ? Il a finalement une connotation assez technique alors que ce message serait plus celui de Brest.
Validation	Partenaires favorables à cette démarche.	
4 Méthode de travail entre les partenaires	Organisation de groupe de travail thématique avec les partenaires du projet et des personnes ressources ou experte : écriture de l'avenant au PSC, travail sur les publics...	Groupe de travail thématique à définir : - les publics ; - les collections en lien avec le SMF ; - ...
Validation	<p>- La méthodologie est validée. Le département provoque la réunion de groupes de travail. Les partenaires sont aussi force de proposition dans les thématiques abordées.</p> <p>- La mission propose des visites techniques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - * la réserve muséographique de Quimper, le 26 avril, 14h30-16h30. - * le plateau des Capucins (médiathèque) : le jeudi 14 avril, début d'après-midi avec les services de BM. - * visite du 1er éperon avec le SMBI et la Région : en cours. - * visites de réserves de collections techniques : CNAM à Paris ou réserves mutualisées de Nantes (collections du musée de l'imprimerie?). La mission de préfiguration se renseigne et proposera. 	

8. Crédential des phares de l'Iroise

établi par le parc marin en collaboration avec la direction interrégionale des affaires maritimes et la direction régionale des affaires culturelles de Bretagne.



Faites tamponner votre phare !
Lorsque les phares de l'Iroise n'auront plus de secret pour vous, n'oubliez pas votre carte tamponnée ! Remplie et vous recevrez un petit cadeau - Iroise -

Ça, c'est fait !

	Phare de Sein accueil phare de Sein	Phare d'Armen accueil phare de Sein
Phare de La Vieille compagnie maritime Penn-ar-Bed	Feu de Tévenec compagnie maritime Penn-ar-Bed	Phare de Kéréon compagnie maritime Penn-ar-Bed compagnie maritime Finist'Mer
Phare de Kermorvan compagnie maritime Penn-ar-Bed compagnie maritime Finist'Mer	Phare du Stiff accueil phare du Stiff Kalon Eusa Office de tourisme d'Ouessant	Phare du Créac'h accueil musée des Phares et Balises Office de tourisme d'Ouessant
Phare des Pierres Noires compagnie maritime Finist'Mer	Feu de Nividik Kalon Eusa	Phare de La Jument Kalon Eusa
Phare de Trézien accueil phare de Trézien	Phare de Saint-Mathieu accueil phare de Saint-Mathieu Parc du Mer	Feu de Lochrist accueil Office de tourisme du Conquet

Parc naturel marin d'Iroise - Pointe des Renvés - 29 211 LE CONDLET



Phare des Pierres Noires (Finistère, 1872) avec vagues ! Photo Parc naturel marin de l'Iroise, Sébastien Bregeon.

9. Dimensions internationales

Avec quelques données sur la gestion des phares dans les pays voisins

1- Le cadre général

L'Organisation maritime internationale (OMI)

A l'image de l'Unesco, de la FAO, ou encore de l'Organisation météorologique mondiale (OMM), l'OMI est *une institution spécialisée des Nations Unies*. Elle est chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires.

Dans ce cadre, elle établit des normes pour la sécurité, la sûreté et la performance environnementale des transports maritimes internationaux. Elle a pour rôle principal de créer à l'intention de ce secteur un cadre réglementaire qui soit équitable et efficace, puis adopté et mis en œuvre de manière universelle.

Elle travaille notamment sur le rendement énergétique, les nouvelles technologies et l'innovation, l'enseignement et la formation des gens de mer, mais aussi sur la sûreté maritime, la **gestion du trafic maritime** et le développement de **l'infrastructure maritime** : elle élabore à cet effet des normes mondiales qui traitent de ces questions.

La convention portant création de l'OMI est entrée en vigueur en **1958** et la nouvelle Organisation s'est réunie pour la première fois l'année suivante. Elle compte actuellement 171 états-membres et son siège est à Londres.

L'Association internationale de signalisation maritime (AISM)

Fondée en **1957**, il s'agit d'une organisation non gouvernementale regroupant essentiellement les services chargés dans le monde de l'installation et de l'exploitation d'aides à la navigation visuelles, sonores et radioélectriques. Elle compte environ 200 membres dont 80 services nationaux et une soixantaine d'industriels.

L'association bénéficie du **statut consultatif auprès de l'Organisation maritime internationale** (OMI) décrite ci-dessus.

Elle accueille, en tant que « membres industriels », les constructeurs d'équipements de signalisation maritime.

Le siège social de l'association est à Saint-Germain-en-Laye.

Ses 6 Comités Techniques, composés d'experts internationaux, se réunissent environ 2 fois par an. C'est à elle que l'on doit notamment les définitions du phare, de la maison-feu et du feu remarquable indiquées en début de rapport.

2- quelques exemples européens

Angleterre

Les phares y sont gérés par une fondation (« *charity* »), Trinity-House, qui a reçu à cet effet une patente signée par Henry VIII en **1514**, et qui possède, depuis 1566 le droit de construire des phares par commissionnement de la Couronne.

Cette institution est administrée par un collège de « frères aînés » choisis notamment parmi les corps d'officiers de marine. Elle a pour principale ressource une taxe, les « *light dues* » (droits de feu) perçue dans les ports par tout navire y faisant relâche. Le produit de cette taxe, selon les années, tourne autour de **50 Millions de £**.

Depuis quelques années, les grands armements rechignent à payer ces droits qu'ils estiment désormais inutiles compte tenu du progrès des dispositifs de positionnement embarqués.

Trinity House gère actuellement **64 phares** sur les côtes anglaises, mais aussi sur celles du Pays de Galles, des Îles Anglo-normandes et de Gibraltar.

10 de ces phares abritent un centre d'accueil touristique (*Visitor's centre*) et **12 d'entre eux des résidences de vacances** (*holiday cottages*).

L'un d'entre eux, le phare de Nash-Point, au large du comté de Glamorgan (Galles du Sud) est spécialisé dans l'**accueil des mariages** : 25 invités logés possibles avec une facturation des prestations allant de 995 à 1095 £ selon la saison.

Irlande

La gestion des **72 phares** de l'ensemble de l'île (y compris l'Irlande du Nord) est assurée par les « *Commissioners of Irish lights* », installés en 1867, dont le budget est alimenté, comme en Grande-Bretagne, par des *light-dues*.

12 d'entre eux, labellisés « Grands Phares d'Irlande » et dont la localisation est spectaculaire, se sont vus affecter des fonds européens pour permettre l'accueil de résidences de tourisme.

Espagne

Les **191 phares des côtes d'Espagne et des Canaries** connaissent une gestion très centralisée, dans un pays pourtant quasi fédéral. La gestion est assurée par un organisme public « *Faros de España* » qui est couplé avec l'autorité « *Puertos de España* ».

À noter que la **Torre de Hércules, à la Corogne (Galice, photo ci-contre)**, est en service sans discontinuer depuis l'époque romaine et est le seul phare à figurer ès qualités sur la liste du **patrimoine mondial de l'Unesco**.

44 de ces édifices abritent un « *uso complementario* » qui peut aller de la fonction de relais de radio, à celle de « *parador* » ou de maison d'accueil pour touristes.



Photo archivo turismo da Coruña

Le site internet annonce un projet « *Faros de España* » qui vise explicitement le développement multiforme des activités touristiques, des contrats-types ou règlement d'usage étant téléchargeables pour le conventionnement de ces activités.

Italie

Le pays en compte **plus de 150 phares**, dont le mode de gestion est comparable à celui en vigueur en France ou en Espagne, avec toutefois, des pouvoirs accrus pour certaines régions comme la communauté autonome de Sardaigne.

Onze phares devraient être transformés prochainement en hôtels, sur les côtes sud de la péninsule. L'État italien espère empocher entre 700 000 et 800 000 € par an grâce à cette opération.

Les phares resteront propriétés de l'État, mais seront loués à des opérateurs privés. La plupart des phares concernés seront d'ailleurs toujours en fonction après leur transformation. Si l'expérience est concluante, elle devrait être étendue dans le futur à **une quarantaine d'autres sites**.

Norvège

Du fait de son important linéaire côtier (« *pays-littoral* » disent les guides), la Norvège a pu compter jusqu'à 212 phares (*fyr* = feu) avec un total actuel de **151**.

Le plus ancien date de 1655 (Lindesnes cf ci-dessous), et le dernier construit de 1932. Les destructions de la 2^e guerre mondiale ont entraîné plusieurs reconstructions.

Les phares sont gérés par la Couronne depuis 1821, un organisme dédié étant mis en place vingt ans plus tard. Depuis 1974, ils sont de la responsabilité de la **Norwegian Coastal Administration**, alimentée sur fonds publics. 84 d'entre eux sont protégés au titre des monuments historiques.

Plus du **tiers de ces phares** (55) comportent une **fonction d'accueil touristique** sous forme de locations saisonnières ouvertes à tous (gestion sous-traitée à des associations ou organismes locaux).

La Norvège s'est doté d'un inventaire complet de son patrimoine de sécurité maritime dès 1992 et d'un plan national de protection cinq ans plus tard. Parmi les réalisations les plus intéressantes, il faut mentionner le **Musée des Phares de Lindesnes** ; celui-ci est aménagé sous le promontoire côtier où est implanté le plus ancien phare de Norvège, à l'extrémité méridionale du pays (pendant du Cap Nord). Ce musée, doté d'une salle de projection, d'une cafétéria et d'une boutique, est géré par la Lindesnes Lighthouse Museum Foundation, créée en 1991, en vue non seulement de s'occuper de cet équipement touristique, mais aussi de protéger les milieux naturels autour du phare, et le patrimoine bâti de l'ensemble du promontoire (cf photo ci-dessous).

Ce Musée fait partie d'un réseau de quatre établissements (dont l'un aux Îles Lofoten) dédiés à la connaissance des infrastructures côtières (*Kystverkmusea*).



Ci-dessus : le promontoire de Lindesnes, avec le phare et les maisons à louer ; L'entrée du musée souterrain (détail ci-contre) est située en bas et à droite de la première photo. Photos site web Lindesnes fyr.





Ci-dessus : phare de Phare de Skálasnagi (1931) dans la péninsule de Snæfellnes (Islande) ; photo Alain Lecomte

Dernière page : Maison-feu de la pointe Sainte-Barbe à Saint-Jean-de-Luz. Lentille de Fresnel. photo JM Suche .

