

Les phares s'inscrivent dans une politique de maillage systématique des côtes de France. Solidaires d'une série d'institutions et de professions.

Processus de conquête et d'aménagement de l'espace français entrepris par les Ponts et Chaussées dès le milieu du XVIII^e. Construction d'un premier réseau dans les années 1830. S'ajoute un contexte favorable de développement des échanges commerciaux, d'aménagement de grandes infrastructures portuaires.

Comment les phares passent-ils du rôle de marqueurs d'une frontière à celui de trace d'une culture maritime ?

Chronologiquement, représentent trois mondes qui se succèdent : élément d'une politique qui balise l'espace national, illustration d'avancées scientifiques et techniques et enfin, élément touristique du patrimoine maritime.

Élément d'une politique nationale

1) La mise en place d'une organisation

1825, mise en place d'un programme de construction d'un réseau de phares sur le territoire. Commission qui siège au Service des Phares à Paris situé dans un bâtiment surplombé par le phare du Trocadéro.

Opérations sur le littoral contrôlées par ce service situé dans la capitale : cela dévoile la manière dont le pays imagine et construit sa frontière maritime comme celle d'un espace national et non pas un espace singulier (/GB et USA).

Membres de la Commission : savants, inspecteurs des Ponts et Chaussées, hydrographes et officiers de marine.

S'établit alors une politique nationale de signalisation maritime qui s'inscrit dans les travaux entrepris par les Ponts et Chaussées d'aménager l'espace français.

La Commission des Phares décide des positions, organise le balisage d'un estuaire ou d'un bras de mer. Définit les caractères des phares en les classant (feux fixes, feux tournants à éclats toutes les minutes et toutes les 30 secondes).

Cette politique s'amplifie en 1855 avec une systématisation du balisage qui devient uniforme sur les côtes de France.

2) Le cas du phare de Dunkerque

Phare de Dunkerque appelé également Phare de Risban, bâti sur les ruines du fort Risban en 1842. À cette époque, il est construit sur l'extension d'environ 300 mètres des jetées du chenal menant au port. Il devait initialement être installé à l'emplacement de la tour du Leughenaer.

Il est donc construit bien avant l'extension du port réalisé à partir de 1880 et s'inscrit dans le plan de signalisation maritime de 1825.

ESM : Etablissement de signalisation maritime

Élément d'une politique nationale et d'un savoir scientifique.

Un marqueur des avancées technologiques

Au pied du phare

1) Une architecture spécifique

L'architecture des phares se développe dans les années 1830. La plupart sont construits sur la terre ferme.

Le phare de Dunkerque est un phare urbain dont l'architecture est particulièrement soignée : double couronnement attique orné de pilastres en pierres taillées qui soulignent la présence de la chambre de service. Construit par Léonce Reynaud, directeur du Service des Phares.

Les autres sont construits en mer sur rochers affleurants ou sur fond. Grande difficulté d'élaboration.

La tour sert de support au système optique, sa hauteur détermine sa portée géographique.

63 m de haut : phare de premier ordre (plus de 40 km de portée), seul feu de 1^{er} ordre établi dans un port.

Forme souvent cylindrique pour mieux résister aux rafales de vents et aux vagues.

Construction en briques recouvertes d'un enduit lissé reposant sur un bâtiment rectangulaire regroupant 2 logements et des locaux techniques, jardin.

Escalier à jour de 276 marches jusqu'à la lanterne.

2) Un feu dans la nuit

Le système optique est constitué de la source lumineuse et d'un système de lentilles placés dans une lanterne.

Invention d'Augustin Fresnel : les phares lenticulaires.

Les lentilles à échelons composées de plusieurs morceaux permettent de diffuser les rayons lumineux. L'ouverture peut alors atteindre 40° contre 10° avant.

Feu tournant : mécanisme d'horlogerie remonté chaque nuit.

Génie de Fresnel : réalisation d'un appareil dont chaque élément (lentilles, lampe, système de rotation) appartient à des domaines de compétence différents.

Feu : dioptrique lenticulaire. Optique tournante de deux éclats toutes les 10 secondes. Feu scintillant (signaux très brefs et rapprochés).

Cette avancée fait de la France une nation très en avance dans ce domaine.

Face aux avantages en termes de performance, effort pour électrifier les phares mais difficultés d'ordre financières car les installations coûtent cher.

Un projet d'électrification des phares dans le cadre des grands travaux de Freycinet est mené en 1880 par Emile Allard. Mais échec car trop cher. 1885, 8 phares électriques.

Phare de Risban électrifié en 1885 au moyen d'une lampe à arc actionnée par des magnéto-génératrice. Actuellement lampe de 1000 watts. Portée de 28 milles, 50 km.

Le problème des phares en mer pousse l'administration à chercher des systèmes automatiques. Début XX^e, la firme AGA met en place un système capable d'automatiser l'allumage et l'extinction des phares avec une vanne solaire qui contrôle le flux de gaz selon la luminosité du ciel.

Mais longue démarche.

Phare automatisé en 1985.

Fin XX^e, période d'électrification des phares mais également période de mutation des techniques de signalisation.

La patrimonialisation des phares

1) Remise en cause de l'objet et de la politique

Dans les années 1980, un tournant s'amorce qui aura comme conséquence de modifier l'importance des phares dans la politique de signalisation maritime. Les techniques sont en pleine mutation et l'on voit l'arrivée de systèmes de guidage qui provoquent une recomposition du système : les phares, réseau dominant de la signalisation maritime depuis deux siècles, sont désormais dans un tissu d'objets techniques qui comprend le satellite, l'ordinateur, la carte numérisée, le GPS.

L'administration en charge de ces phares a connu elle aussi une évolution significative : le dépôt des phares de Paris a cessé d'exister en 1992 et sa riche collection d'objets avait été transférée en 1988 à Ouessant dans un musée des phares et balises. Transfert symbolique de la capitale vers la fin de la terre, début de la patrimonialisation d'un outil.

Les phares en rejoignant le littoral, se détachent de leur dimension technique et sont investis d'un imaginaire collectif.

2) Valoriser un mythe

Depuis les années 1980, ces constructions acquièrent une dimension mythique aux yeux de la population. L'imaginaire se tisse autour de la vie des gardiens de phares. Beaucoup de phares sont encore habités dans les années 1990.

Les gardiens désignaient les affectations en fonction de la dureté des conditions de vie : Les enfers, isolés en mer, les purgatoires, sur les îles et les paradis, situés à terre. Cela correspondait aussi à une progression de carrière.

Le phare de Risban est un paradis. Sans doute abandonné vers 1990 car restauration en 1992.

En 1868, l'administration des phares et balises organise une bibliothèque circulante avec 265 titres. Les gardiens tenaient également à jour des cahiers de veille dans lesquels ils consignaient leur travail quotidien à destination des ingénieurs.

Ce sont des archives utiles pour la connaissance de cette histoire et si certains ont été bien préservés, beaucoup ne font l'objet d'aucune politique de conservation.

Dernier phare en mer à avoir été automatisé, Kéréon en 2004. Départ du phare d'Eckmül en 2008.

Les archives et les bâtiments ne font l'objet d'entretien et donc disparaissent et se détériorent.

Patrimoine géré par l'Etat par l'intermédiaire des Phares et Balises dont la vocation n'est pas de faire de la conservation du patrimoine. Il convient donc d'en organiser la sauvegarde spécifique en dissociant gestion du patrimoine et signalisation maritime.

Les phares en milieu naturel vont être confiées au Conservatoire du Littoral. Mais le problème des phares de pleine mer reste entier car un chantier en mer coûte très cher : si l'on veut consolider la base du phare d'Armen, la totalité des subventions de la DRAC Bretagne ne pourrait y répondre que pour une ou deux journées. Et ce sont des lieux impossibles à ouvrir au public.

Pour les phares à terre, possibilité de DSP (ex des Baleines) ou d'autorisation d'occupation temporaire de 3 à 15 ans accordées à des collectivités ou des associations.

La valorisation du phare de Risban fait l'objet d'une convention entre les P et B et le Musée portuaire. La gestion devrait être confiée à la CUD. En projet.

La Société nationale pour le patrimoine des phares et balises déplore le manque d'action autour du délitement de certains bâtiments mais Léonce Reynaud, lors de la construction d'Armen, admettait en 1880 que si la tour résistait au moins un siècle, il fallait s'en réjouir.

La reconnaissance culturelle des phares doit permettre d'inventer un système de gestion et une clarification du statut de ce patrimoine.

Conclusion

Construits dans une perspective d'efficacité technologique, longtemps fer de lance d'un système de signalisation bouleversé par les avancées techniques, les phares sont désormais des monuments spectaculaires attirant une population urbaine.

« Construits pour signaler la terre aux marins, les phares possèdent désormais une autre vertu : annoncer la mer aux terriens. » Vincent Guigueno