



Café de la Mer
« Phares et Balises, missions d'hier à aujourd'hui »

25 juin 2014
Le Jardin Délice
Saint-Cast-Le-Guildo

Marie-Reine Tillon, vice-présidente du Pays de Dinan et chargée des questions relatives à la Gestion de la Zone Côtière, accueille les participants. Elle rappelle que le Café de la Mer doit permettre d'échanger et de débattre dans un cadre différent de celui des réunions classiques et de créer du lien entre les acteurs du monde maritime de notre territoire. Elle remercie et présente les intervenants de la soirée : Jean-Christophe Fichou, historien et géographe, et auteur d'une thèse sur les Phares de France. Son intervention permettra de retracer l'historique du service des Phares et Balises, depuis sa création jusqu'à nos jours. Elle introduit également M. Philippe Thibault, responsable de l'antenne des Phares et Balises de St Malo, et dont l'intervention permettra d'en savoir davantage sur les missions actuelles dévolues au service Phares et Balises et aux moyens dont il dispose.

Jean-Christophe Fichou : *Le service des PharBal est relativement récent en France puisqu'a été créé en 1792 au moment de la Révolution Française. Avant il n'y avait rien. Il y avait une centaine de phares en France qui étaient royaux, c'est le cas de phares comme les Baleines, Chassiron ou encore Le Stiff à Ouessant, ou allumés par des Chambres de commerce comme c'était le cas pour Fréhel à l'époque. En 1792 est prise la décision que tout sera désormais géré par un département de fonctionnaires, à l'époque c'était le département de la Marine qui s'en trouve chargé. A la période révolutionnaire tout est éteint pour ne pas faciliter la vie aux Anglais. A la Restauration, on se rend compte qu'il y a beaucoup de travail à faire, surtout lorsqu'on regarde les côtes anglaises qui à l'époque sont extrêmement bien balisées. Les bateaux français longent la côte anglaise plutôt que française pour rentrer en Manche. Cela va aller relativement vite, pour plusieurs raisons. En 1811, une Commission des Phares est constituée avec des officiers supérieurs de la Marine de Guerre, trois ingénieurs des Ponts et Chaussées et trois « savants », principalement dans le domaine de l'optique. Au cours de leurs discussions qui ont lieu à*

Paris, ils décident en premier lieu de faire une enquête afin de déterminer les besoins en termes de balisage et de signalisation des côtes. Puis c'est l'invention d'un ingénieur des Ponts et Chaussées du nom d'Augustin Fresnel, aujourd'hui tombé dans l'oubli, mais qui pourtant est un génie, qui va mettre au point l'optique qui porte son nom, l'optique de Fresnel. Cela n'a l'air de rien, mais il ne faut pas oublier qu'à l'époque tous les phares fonctionnent selon le principe des réverbères catadioptriques, à l'image d'un phare de voiture éclairé avec une lampe à huile ou à pétrole, et qu'on fait tourner autour d'un axe. On en met plusieurs pour avoir une certaine puissance. Tout ce qu'on peut faire c'est modifier le diamètre des catadioptrés, augmenter le nombre de lampe, mais cela noircit vite, ça fume, et on a des puissances qui permettent d'aller au maximum à une quinzaine de milles des côtes, en brûlant énormément d'huile. Les grandes optiques de Fresnel qui sont en verre vont être progressivement mises en place et des améliorations vont être apportées également à la lampe au centre de l'optique. C'est une méthode radicalement différente et révolutionnaire pour l'époque, ce sont des ingénieurs français qui vont la mettre au point. Il faut savoir qu'à la veille de 1914, 90% des optiques dans le monde entier sont françaises. Ce sont trois firmes françaises qui vont vendre dans le monde entier. A partir du moment où l'on dispose de cet élément qui permet de signaler puissamment les côtes, un plan va être établi. La Commission va se réunir pour choisir sur tout le littoral français les points précis sur lesquels vont être installés des phares. De Dunkerque jusqu'à Biarritz, et sur toute la côte de Méditerranée. Cela paraît banal aujourd'hui, mais à l'époque la France est le seul pays à faire ça. Les Anglais n'ont pas fait comme ça : ils attribuaient des concessions à des personnes relativement riches qui vont se charger de construire les phares, et qui vont principalement les construire là où passent le plus grand nombre de bateaux puisqu'il s'agit d'un critère de rémunération. On va donc avoir un entassement de phares dans les endroits les plus dangereux ou passants, et beaucoup moins ailleurs. Cela n'empêchera pas les Anglais de mettre au point une structure chargée spécifiquement des phares mais qui marchera beaucoup moins bien qu'en France. En France, dès 1825, on va avoir un plan général et extrêmement précis de l'éclairage des côtes du pays. Ce sont les ingénieurs des Ponts et Chaussées des services maritimes de chaque département qui vont – avec la marine de guerre – réaliser ce plan. Par ailleurs, avec l'optique de Fresnel, ce qui est intéressant c'est de pouvoir faire des optiques de tailles différentes, et donc de puissance différente. Ainsi vont naître les « ordres », avec des phares de 1^{er} ordre pour les plus puissants, puis second, troisième et quatrième ordre pour les plus petits, qui permettent notamment de signaler les ports.

Donc la France se dote d'un plan, elle a des ingénieurs, elle a une commission, elle a des outils performants, il ne lui manque plus qu'un service technique au niveau national pour s'occuper de tout ça, ce qui n'est pas le rôle de la Commission. Augustin Fresnel va devenir secrétaire général de la Commission des Phares, et à partir de là, il y a un embryon

de service des phares. Au début ils s'implantent dans des baraques qui ont servi à un chantier pour la construction du pont d'Iéna à Paris, donc c'est vraiment déplorable pour des personnes qui sont quand même des ingénieurs en chef. Fresnel va mourir en 1827 et c'est son petit frère, Léonor Fresnel, totalement oublié aujourd'hui, qui va se charger de toute l'organisation du service. Son travail est assez extraordinaire, puisqu'il va réussir à discipliner les ingénieurs de tous les départements, et s'impose comme celui qui prendra les décisions concernant l'éclairage des côtes. C'est à partir de là que sur la base du plan de 1825, on va commencer à construire les phares, en récupérant ce qui existe déjà pour que cela coûte moins cher. C'est le cas à Fréhel où la tour existait déjà. Dès lors, le service des Phares va devenir de plus en plus important, avec de plus en plus de « conducteurs » ainsi qu'étaient appelés les ingénieurs à l'époque. M. Thibault vous parlera peut être des cuves de mercure, qui sont une idée géniale, qui permettent de faire flotter les plus lourdes optiques – qui pour certaines pouvaient peser jusqu'à 6 tonnes, ce n'est plus le cas aujourd'hui en France –. Avant les cuves de mercures, cela tournait sur des galets, des petites roues, qui sortaient de leurs axes régulièrement. Et donc en 1892, des conducteurs ont eu l'idée de faire reposer ça sur un bain de mercure, et à partir de là cela tourne beaucoup plus facilement. Les Phares et balises vont devenir un service de plus en plus performant et compétents, les ingénieurs deviennent des références internationales, même les Anglais viennent en France. L'innovation se fait en France, notamment l'électrification, car il faut rappeler que les premiers éléments électrifiés en France sont des phares. Un grand ingénieur comme Gramme est passé par le service des Phares et balises. Le service continue de prendre de l'importance et devient même une « direction », au même titre que la direction des ports ou des routes, et l'ingénieur en chef ou l'inspecteur à la tête de cette direction a une délégation de signature ministérielle, ce qui est exceptionnel. Puis petit à petit, tous les phares ont été construits, les côtes de France ont été signalées par ces phares, et donc ce service aura beaucoup moins d'utilité dans la mesure où il ne s'agit plus que d'entretenir les phares et balises. Donc dans un premier temps ils vont perdre la délégation de signature, puis le service va perdre son inspecteur général – le dernier en date s'appelait Monsieur Pruniéras, que j'ai pu rencontrer – et cela va devenir un « bureau » des phares et balises, puis dans les départements aussi les subdivisions vont être moins bien dotées. Ce n'est pas uniquement par la volonté de minimiser les coûts, mais aussi parce que le service n'avait plus autant d'utilité que celle qu'il avait pu avoir jusqu'à la première guerre mondiale. Il a repris du service après la deuxième guerre mondiale parce qu'il y a eu des destructions, notamment dans les Côtes d'Armor, sans doute le département le plus touché par les destructions allemandes en Août 1944. Petit à petit, le service comptera de moins en moins d'emplois, peut être également lié à une perte de prestige, jusqu'aux années 1990, où le Phare en lui-même devient un élément important du patrimoine, élément à « la mode ». Et aujourd'hui, c'est donc au service de M. Thibault

de se charger de l'entretien et de la maintenance de ces bâtiments, et à qui je laisse la parole.

Philippe Thibault : Les services des phares et balises sont aujourd'hui intégrés dans une direction interrégionale de la mer (DIRM) qui sont au nombre de quatre en métropole. L'antenne des phares et balises de St Malo fait partie de la DIRM « nord-atlantique manche ouest » (NAMO) qui va de St Malo à la Vendée. Cette DIRM NAMO a été créée en 2010, et regroupe au sein de ses services les CROSS, qui travaillent avec les SNSM, et les subdivisions phares et balises. Sur le territoire de la DIRM NAMO, il y a plusieurs subdivisions P&B : St Malo, Lézardrieux, Brest, Concarneau, Lorient, Saint-Nazaire et les Sables d'Olonnes. Chacune compte un certain nombre d'agents dont les tâches sont d'entretenir les phares et les balises en mer. Alors effectivement, le phare au sens patrimonial du terme est quelque chose qui est très facilement perceptible, cela attire et intéresse beaucoup de gens, notamment le métier de gardien de phares. Aujourd'hui il faut être clair, il reste un gardien au Cap Fréhel, qui est en fin de carrière et qui ne sera sans doute pas remplacé. Aujourd'hui les phares sont automatisés et télé-contrôlés, nous avons ainsi à St Malo un système de contrôle qui nous permet de savoir depuis St Malo s'il y a un défaut sur le phare de Fréhel. Sur la lampe en tout cas. A Fréhel se poseront davantage des questions concernant le gardiennage des bâtiments par exemple. Mais il n'y a pas que les phares. A l'antenne de St Malo nous travaillons de Cancale au Cap Fréhel, ce qui représente 250 établissements de signalisations maritimes (ESM). Sur la DIRM NAMO, il y en a environ dix fois plus. Entre Cancale et le Cap Fréhel, les phares sont au nombre de deux en mers et quatre à terre, donc six phares sur 250 ESM gérés. Il y a clairement un enjeu sur les bâtiments, mais la signalisation maritime ce n'est pas que les phares. C'est un emblème mais ce n'est pas que ça. Il y a beaucoup de balisage important, notamment côtier, avec tout ce qui est balise, perche, feux de ports, tous ces éléments qui permettent aux plaisanciers notamment, et qui sont de plus en plus nombreux, de pouvoir aller d'un point A à un point B en toute sécurité. On essaie de faire vivre les phares, mais nous ne sommes pas dimensionnés aujourd'hui pour les faire vivre en tant que patrimoine. C'est la raison pour laquelle on passe des accords avec les communes, comme au Cap Fréhel où nous avons une convention avec la commune de Plévenon, qui organise des visites du phare. C'est comme ça depuis 2009 et ça se passe très bien. Ça existe sur plusieurs secteurs en France. On essaie de montrer les phares au public, mais nous techniciens nous n'avons pas le temps de le faire, du coup on passe des conventions avec les communes qui font ça très bien. Et depuis cinq ans au Cap Fréhel, d'année en année, il y a de plus en plus de visiteurs, malgré la somme modique qui est demandée, le public veut monter, admirer la vue, voir le phare, etc. Alors ils ne peuvent pas voir l'optique de Fresnel qui est très belle, mais c'est un local technique, donc difficilement accessible. Mais ils peuvent voir la lanterne du phare. Je vous précise aussi qu'à St Malo, le service des

Phares et balises compte 16 agents, et avec Lézardrieux dont nous dépendons cela fait environ 50 personnes, qui gèrent le balisage de l'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor. Sur tout le périmètre DIRM, cela fait environ 250 personnes. Les moyens de travailler, humain et matériel, malgré les impératifs économiques, sont suffisants pour entretenir les établissements sur le secteur géré par l'antenne de St Malo. Cette semaine par exemple, nous avons fait de la maçonnerie sur une tourelle en face du phare du Grand Jardin, qui est le phare d'entrée principale de St Malo. Ces travaux nécessitent d'être une dizaine entre les marins, les agents sur la tourelle, préparer le béton, le transporter, etc. Voilà ce qu'on est amené à faire en cette période. Autre point important à rappeler, les règles de signalisation maritime sont déterminées par un organisme international qui est l'AISM, donc on répond à ces règles internationales. Par ailleurs, à court terme, tous nos feux seront passés en feux à LED, sauf peut-être Fréhel qui est sur une grosse puissance, et on n'a pas encore l'équivalent en LED. Certains collègues ont commencé leur carrière avec des feux à pétrole, ou des bouées à gaz, où il fallait remplir les fûts en bateau, heureusement nous n'en sommes plus là. En ce qui concerne le mercure, le Finistère a été plus touché par les dernières grosses tempêtes, et le Phare de la Jument qui contient une cuve à mercure qui permet de faire tourner l'optique du phare, a bougé avec la tempête et des billes de mercure se sont répandues. Donc une opération de dépollution est prévue prochainement, les crédits viennent d'être affectés pour envoyer une entreprise spécialisée dépolluer le site, en raison notamment des vapeurs de mercure qui peuvent être très nocives. Sur les phares d'Iroise il y a beaucoup d'enjeux patrimoniaux et techniques, et plus de difficultés sur l'entretien et le maintien en état de ces nombreux phares. Pour l'instant on arrive à les maintenir en état. Par ailleurs l'année dernière il y a eu un projet en Iroise permettant de voir s'il était utile ou non par exemple sur le phare d'Ar-Men d'avoir une portée de 20 milles. Tout ça a été revu en commission nautique et en commission des phares, qui existe toujours d'ailleurs. La Commission des phares s'occupe surtout des dossiers réellement stratégiques, tout ne remonte pas à la commission des phares. Si on vient à modifier la portée du feu à St Cast, cela ne remontera pas en commission des phares par exemple, il y aura une commission nautique organisée avec la SNSM, les usagers etc., qui donneront un avis pour voir si la solution proposée est utile, indispensable ou nécessaire à répondre l'obligation d'une bonne signalisation maritime.

Questions / Réponses :

- Peut-on envisager de remplacer le mercure par autre chose ?

M. Thibault : Il existe des solutions à base de roulement à bille, mais je n'ai pas assez de recul sur les essais qui ont été faits. Jusqu'à présent, ça n'a pas dû donner entière satisfaction pour que dans la plupart des phares on ait gardé les cuves à mercure.

M. Fichou : Je rappelle qu'en ce qui concerne les cuves à mercure, cela fait plus de 120 ans qu'elles existent, et cela ne fait que quinze jours qu'on s'inquiète de savoir qu'il y a du mercure et que ça provoque des vapeurs toxiques. J'ai écrit un article sur les maladies liées au mercure, car certains gardiens ont vécu vingt ou trente ans dans une atmosphère de vapeurs de mercure et personne ne s'en est jamais inquiété.

M. Thibault : Le sujet a été un peu détaillé récemment au sein de notre direction compte tenu des événements au Phare de la Jument, on nous a expliqué que dès que la température était supérieure à 20°C, le mercure émettait des vapeurs toxiques. Alors je suis surpris effectivement que depuis le temps qu'on connaît le mercure que le sujet paraisse presque nouveau aujourd'hui. La prochaine intervention sur Fréhel liée à ce sujet se fera avec des masques et des filtres pour le temps où les techniciens travailleront à l'intérieur de la coupole, par précaution. Ça peut s'étendre à des sujets comme l'amiante, qui fait régulièrement l'actualité, un de mes agents a commencé sa carrière au phare du grand jardin, avec un feu à pétrole à l'époque, et donc il prenait des tresses d'amiante qu'il émettait pour faire des protections anti chaleur, donc, voilà, là aussi peut être qu'il y aurait à redire aujourd'hui sur les conditions de sécurité, mais à l'époque, non.

- Entre St Malo et Lézardrieux, quels sont les moyens nautiques ?

M. Thibault : A Lézardrieux il y a deux bateaux de travaux, avec grue, et à St Malo nous en avons un, avec grue également, qui permet de lever un corps mort de deux tonnes. En termes de grosses bouées, nous en avons 40 sur St Malo, dont les corps mort vont jusqu'à 5 tonnes, donc c'est un bateau mieux dimensionné qui s'en occupe, qui vient de Brest, et qui peut lever 12 tonnes. Mais ce sont des opérations qui ne s'effectuent pas tous les jours, mais une vérification annuelle ou tous les deux ans est nécessaire pour vérifier la ligne de mouillage, la chaîne, en fonction de l'usure, etc. Donc c'est le baliseur Armorique qui est basé à Brest, qui intervient à ce moment-là sur St Malo, et jusqu'au Morbihan. Au-delà, c'est un autre baliseur basé à St Nazaire.

- L'Etat ayant de moins en moins de moyens, est-ce que les collectivités peuvent être sollicitées pour l'entretien du balisage ?

M. Thibault : On a déjà des conventions avec les collectivités locales. Elles permettent, par exemple lors d'une création de port, de procéder au balisage en demandant une participation aux communes, pour la construction et l'entretien du balisage affecté au port. C'est le cas sur Saint-Cast-Le-Guildo.

- Et lorsque qu'on n'est pas en situation portuaire, comme par exemple des feux d'alignement ?

M. Thibault : Tout dépend du contexte dans lequel ils ont été créés et à quoi ils servent. L'Etat peut demander une participation à la mise en place d'un balisage à une collectivité, ça a été le cas avec le Syndicat Mixte du port de St Cast pour le balisage du port, et nous avons une convention avec la CCI qui est gestionnaire du port.

M. Fichou : Cela fait 130 ans qu'on demande de l'argent aux petites communes pour limiter les constructions, car toutes les communes désiraient un petit feu, et pour le service des phares le meilleur moyen pour refuser étaient de demander à la commune de payer la moitié de la construction et entretienne le gardien. C'est pour ça que la tourelle du Voleur on a mis 50 ans avant de l'allumer. Porz-Don a été construit tardivement aussi parce que Paimpol ne voulait pas payer. En ce qui concerne les feux d'alignement, il n'est pas question que des communes paient puisqu'il s'agit de feux puissants et que c'est juridiquement l'Etat qui en est responsable.

M. Thibault : Oui effectivement, ce que je n'ai pas précisé, c'est que ce que lorsque le feu est décliné comme étant un Etablissement de Signalisation Maritime (ESM), c'est l'Etat qui en est responsable, dans tous les cas. Contrairement au balisage de plage par exemple, qui est communal, même si dans certaines situations les services des P&B participent à leur mise en place parce qu'on a les moyens appropriés, mais dans ce cas il ne s'agit pas d'Etablissement de Signalisation Maritime. De même dans un port, il s'agit de balisage portuaire, donc qui relève de la responsabilité du propriétaire du port, et dans ce cas ce n'est pas considéré comme des ESM dont l'Etat a la charge.

- Qu'en est-il des concessions en mer ? Est-ce que leur balisage s'inscrit dans le plan de sécurité de navigation ?

M. Thibault : Tout dépend d'où va se trouver la culture marine en question. Si c'est sur une route maritime importante, on va sans doute être consulté, et nous allons demander un balisage spécifique, une bouée qui sera donc considérée comme un ESM. Nous avons eu le cas l'année dernière pour une concession qui n'a pas vu le jour, entre St Malo et Cancale, juste avant la pointe du Grouin, pour un projet de moules sur filières. En tant que Service des Phares et Balises nous avons demandé lors de la commission nautique la mise en place d'une bouée cardinale pour que les bateaux qui passent à côté, le secteur étant très fréquenté, évitent les cultures marines. Nous avons eu un autre cas au Vivier-sur-Mer dans la baie du Mont Saint-Michel où ils voulaient faire de la culture d'algues, mais dans une concession d'huîtres déjà existantes. Donc à part des bouées aux 4 coins pour

signaler la concession, c'est tout ce qui peut être fait, mais ce n'est plus de la signalisation maritime, c'est du repérage. Dans ces cas-là, on n'impose pas. On ne peut pas mettre des cardinales partout. La directive de Paris, donc du bureau des Phares et Balises qui fait partie de la direction des transports, est plutôt de demander des suppressions de balisages que des augmentations.

M. Fichou : De toute façon on ne peut faire n'importe quoi. Le balisage est réglementé et prévu au niveau international, puisque l'AIMS a donné l'année dernière des instructions de balisages des champs d'éoliennes offshore, c'est publié au niveau international, comme pour les plateformes. C'est extrêmement précis et ça fait partie d'un règlement international.

M. Thibault : Tout à fait, et la France participe aux travaux de l'AIMS, et notamment sur ce qui concerne le balisage des champs d'éoliennes en mer, comme cela va être le cas ici. L'an dernier nous avons eu un incident sur l'Aber-Wrac'h avec un plaisancier qui a écrit à la DIRM en disant qu'un des feux ne scintillaient pas convenablement alors qu'il avait confondu avec le feu d'une éolienne proche. Il avait fait une erreur de route. Mais le sujet était sensible, nous avons échangé avec l'aviation civile à ce sujet, pour savoir si le balisage de certains ESM n'allaient pas être incohérent avec le balisage aérien nécessaire sur les éoliennes.

M. Fichou : En 1920, il y avait un bar sur le port à St Nazaire avec une lumière rouge pour attirer le chaland, et un navigateur s'est trompé, et il s'est échoué en suivant la lumière du bar. Les phares et balises ont vérifié que leurs feux marchaient bien, et c'est le bar qui a été obligé d'éteindre son enseigne. Quand on a commencé à éclairer les villes après la première mondiale, on va vérifier qu'il n'y ait pas incohérence avec les feux de signalisation, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle il est interdit par une directive nationale de faire fonctionner un feu clignotant à terre dans un port.

- Qui a l'obligation de contrôler le balisage des concessions ostréicoles, notamment dans la baie de l'Arguenon ? Il n'y a pas de balisage alors qu'il y a un chenal pour aller jusqu'au Guildo. On a le cas d'une concession qui n'est plus exploitée mais qui est toujours présente et les deux syndicats ne parviennent pas à s'entendre pour le balisage.

M. Thibault : Nous préconisons le balisage surtout lorsqu'il est nécessaire, près des routes maritimes notamment. Nous avons aussi une mission de contrôle qui concerne la mise en place lorsque cela concerne un ESM, il arrive aussi qu'on fasse l'entretien. Nous avons un

devoir de contrôle sur le balisage de type ESM. Sur les concessions où il n'y a pas d'ESM, ce sont plutôt mes collègues de la DDTM qui sont en charge de cela.

- Quelle est votre limite territoriale dans un estuaire ? Nous avons eu un problème sur la Rance et c'est finalement Lézardrieux qui était compétent...

M. Thibault : A la création de notre direction, St Malo était avant dans la DDE D'Ille-et-Vilaine était un service portuaire et maritime, avec des missions phares et balises et des missions portuaires. En effet, jusqu'en 2007, le port de St Malo appartenait à l'Etat. En 2007, l'Etat a transféré le port de St Malo, comme Lorient et Brest, à la Région Bretagne. Le Service maritime de St Malo a éclaté, le service des phares et balises restant du domaine de l'Etat, au sein d'un service Bretagne des Phares et Balises, donc avec un rattachement de l'Antenne de St Malo à la Subdivision de Lézardrieux. L'intérêt c'est que pour le balisage au niveau des DIRM, nous n'avons plus les barrières départementales comme avant. Avant, je m'arrêtais à St Briac et je ne venais pas à St Cast, c'était le 22. Lézardrieux qui s'occupait avant de toutes les Côtes d'Armor, y venait. Donc avec la réorganisation, il a été décidé que la zone jusqu'à Fréhel était couverte par St Malo. C'est pour ça que lorsqu'on s'est vu il y a quelques temps concernant la Rance maritime, le chef de la subdivision de Lézardrieux a participé à la réunion, puisque l'antenne de St Malo en fait partie. Et la limite territoriale en ce qui concerne notre intervention en Rance va jusqu'à l'écluse du Chatelier. Et c'est la Région qui s'occupe du balisage entre le Chatelier et Dinan. Les Voies navigables ont été décentralisées à la Région, c'est donc la Région qui s'en occupe désormais.

- Comment est contrôlé le balisage en Rance maritime, parce qu'il y a beaucoup de mouvements du chenal à cause de la vase et donc des bouées qui ne sont pas toujours bien placées.

M. Thibault : En début d'après-midi, j'étais au niveau du Lyvet et je contrôlais les 23 perches que nous avons entre le Chatelier et Mordreuc parce que nous allons en remplacer la semaine prochaine quelques-unes. Il y avait 8 M d'eau, donc je voyais très bien l'envasement et j'ai noté que certaines balises – ainsi que cela avait été déjà signalé par M. Secula lors des ateliers GIZC – méritaient effectivement d'être repositionnées. Nous devons aussi garder un chenal cohérent. Certaines balises sont encore sur des talus francs, et tiennent bien. Si on avance en bordure de chenal, on est dans la vase, et les balises risquent de moins bien tenir.

- Comment cela se passe-t-il en cas de panne d'une balise ?

M. Thibault : Quand on a un incident sur un établissement, n'importe lequel, il y a encore des feux de secours qui sont de plus en plus fiables, mais on peut avoir des pannes et des défauts, ça arrive. Donc quand on a une panne, nous avons une astreinte 24/24 et 7j/7, nous essayons d'intervenir au plus vite. Lorsqu'il s'agit d'une panne sur un phare à terre à St Malo, on peut intervenir rapidement. Par contre une panne signalée sur le phare du Grand Jardin en pleine mer un WE, ça prend évidemment plus de temps. La première chose qui est faite, c'est que nous passons un AVURNAV¹ pour prévenir les navigateurs de la défaillance de tel balise ou tel phare. C'est une information nautique envoyée par le service des phares et balises aux militaires de la préfecture maritime, qui diffuse ensuite sur les ondes. Alors il va de soi que le plaisancier dans son petit canot n'en aura pas forcément connaissance, mais c'est un premier moyen de diffusion. Toutes les capitaineries sont destinataires aussi. Ensuite, dès que possible et dès que les moyens humains et matériel sont disponibles, on organise une intervention pour réparer. En Rance, on essaie de moderniser, mais comme je l'avais expliqué à la réunion GIZC du mois de janvier à La Richardais, ce sont des budgets, de l'argent.

- Qui est chargé de vous signaler un incident de signalisation ?

M. Thibault : En Rance, on passe périodiquement, on a des agents qui interviennent sur la maintenance préventive des feux, notamment après les coups de vent pour vérifier si tout marche bien. Mais cela peut aussi être des remontées d'usagers, à travers des associations, des privés, etc.

- On a un banc de vase en face de Plouër qui avance dans le chenal. Est-ce que les phares et balises peuvent avoir de l'influence auprès d'EDF pour que le chenal soit entretenu ?

M. Thibault : Qu'on soit en concertation sur la pertinence du balisage du chenal oui, mais que les PharesBal interviennent auprès d'EDF, ça non. On l'a vu à la réunion GIZC, j'ai écouté les propos qui ont été dit puisqu'on avait parlé de balisage et de l'envasement en même temps, mais c'est à EDF et à d'autres services de l'Etat comme la DREAL d'intervenir. Nous on essaie de faire en sorte que le balisage existant tienne compte de l'évolution du contexte de l'envasement en Rance maritime, mais il y a aussi en Rance, notamment à Mordreuc, des zones de mouillages qui débordent dans le chenal. Donc le balisage est extrêmement important, on se rend compte qu'il y a de plus en plus de plaisanciers, les places sont très chères. Aux Bas Sablons, il y a plusieurs années d'attentes pour avoir un mouillage, à Solidor aussi, donc il y a une demande, des besoins,

¹ Avis Urgent aux Navigateurs

et on ne peut pas trouver de la place pour tout le monde. On voit bien qu'il y a des difficultés, et nos bouées ne sont pas forcément bien visibles non plus, donc... Je l'ai dit en Janvier à la Richardais, nous avons acheté une quinzaine de bouées pour la Rance, c'est 20 000 €. Ce sont des bouées qui vont remplacer certaines qui ont 40 ans et qui ont été beaucoup réparées. Ça ne paraît pas énorme, mais 20 000 € sur St Malo, sachant que le budget Phares et Balises pour toute la Bretagne jusqu'à la Vendée sur le périmètre DIRM, doit être d'environ 1,5 M€, ça chiffre vite.

- Il existait autrefois une très belle balise qui se situait sur Platus, la route pour aller aux Ebihens. Celle-ci s'est effondrée il y a une trentaine d'année, et a été remplacée par une bouée flottante. Elle n'est plus à la même place, plus du tout. Le danger est au sud, mais son positionnement sur les cartes n'est plus à l'emplacement de Platus initialement. Celle de Platus initialement avait été construite sur le caillou.

M. Thibault : La tourelle des Platus n'avait pas été reconstruite sur le caillou sans doute pour des raisons budgétaires, donc la bouée qui a remplacé est forcément à côté du caillou, donc qu'elle ne soit pas à l'emplacement initial de la tourelle c'est normal, mais je n'ai pas été choqué plus que ça de son emplacement, d'autant qu'on s'en occupe de cette balise.

- Si, et il y a pas mal de bateaux malouins qui viennent se frotter sur le noroît de Rochefort, parce qu'elle a été déplacé d'environ 50 mètres par rapport à la position initiale sur les cartes.

M. Thibault : Très bien je note, je vérifierai. Est-ce qu'à votre connaissance il y a eu des incidents nautiques ?

- Pas conséquents mais ça arrive.

M. Thibault : Parce que je prends contact avec les SNSM chaque année pour faire remonter les incidents nautiques mineurs, mais la difficulté pour nous, vis-à-vis des usagers, nous avons un service, les Phares et Balises, qui est connu de nom, mais les usagers ne savent pas forcément comment nous contacter et ça nous en avons conscience. Et les réorganisations des services ne sont pas encore totalement assimilées (DDTM, DIRM, etc.).

- Comment se décide la suppression d'un feu de balisage ?

M. Thibault : la décision est prise en concertation, mais on se rend compte que ce n'est pas évident. Pour nous, certains feux ou balises sont inutiles, ou n'ont plus d'utilité aujourd'hui, malgré cela, on ne peut les enlever comme ça du jour au lendemain parce que les usagers y tiennent. Il est important peut être de transférer les moyens mis sur un balisage qu'on ne juge pas utile sur un feu d'importance, mais ça ne se fait pas facilement. Quand on approche des Ebihens, les tourelles ont peut-être un intérêt, mais aujourd'hui, consolider une tourelle, avec des matériaux, etc. ça demande beaucoup de moyens et ça coûte très cher. Ce sont des choix budgétaires et stratégiques.

- Autre situation souvent évoquée par les plaisanciers de Lancieux et St Briac, il y a un caillou qui est très affectif, qui s'appelle la Pierre Bénite, elle est très accueillante et bon nombre de bateaux sont amoureux de ce caillou et vont régulièrement s'y frotter. Elle se situe entre les Herflux et l'Ile Agot, au nord des Herflux donc. C'est un caillou très dangereux. Très affective, chaque année une quinzaine de bateaux vont s'y frotter. Est-ce qu'on ne pourrait pas la matérialiser ?

M. Thibault : Tout peut être matérialisé certes, mais sur le chenal du Décollé, entre Dinard et St Briac, c'est délicat. Les incidents que vous me citez, s'il y a dix bateaux par an, effectivement ça mériterait qu'on regarde, mais jusqu'à présent je n'avais jamais eu vent de cela. Mais il faut dire que les gens ne s'en vantent pas trop non plus... C'est un peu dommage parce que c'est justement ce type de balisage qu'il faudrait peut-être renforcer. Sans non plus basculer dans l'extrême et faire du balisage à outrance. S'il fallait baliser tous les cailloux du chenal du Décollé, si je commence maintenant je n'aurai sans doute pas fini à ma retraite !

- Je pense surtout à nous sauveteurs, lorsque nous devons intervenir dans ce coin là... ça m'est arrivé une fois, nous étions à trois devant la vedette avec des lampes pour voir si nous pouvions passer ou pas, et il fallait aller au secours de quelqu'un.

M. Thibault : C'est justement ce qu'il faut, c'est que la SNSM nous fasse remonter ce genre d'incidents. C'est important que l'on sache ce qu'il se passe. Même si on a tendance un peu à taire ce genre d'incident quand ça nous arrive, il vaut mieux les faire remonter, et personne n'est jamais à l'abri d'une erreur de navigation. En Rance un jour un plaisancier m'a dit « je me suis planté dans la vase, c'est mal balisé ». Certes, mais encore ? Bref, il était parti avec peu d'eau, il n'y a pas de balisage bâbord/tribord partout non plus en Rance, et quand il y en a que d'un côté, ça veut dire qu'il faut serrer du côté où il y en a et lui a fait l'inverse. Mais au moins il a fait la démarche. La semaine prochaine, nous allons

travailler en Rance, la première chose que l'on fait c'est de vérifier les niveaux d'eau, parce que même avec notre barge qui n'a qu'un très faible tirant d'eau, nous devons vérifier si on va pouvoir atteindre la bouée, et naviguer sans difficultés de Plouër jusqu'au Chatelier.

- Une chose qui a été très bien faite ici est le balisage sur le merlon.

M. Thibault : Oui c'est même un sujet qui avait été discuté dès l'origine du port. Quand je suis venu sur le site voir avec la CCI, je me dis qu'effectivement il y en a qui devait couper. On a demandé à la CCI de ne mettre qu'une seule balise, plutôt que trois ou quatre, il faudra s'assurer que tout le monde respecte bien.

- Que peut-on faire pour les bouées de casier qui sont dans le chenal ? La saison de l'araignée se termine, mais c'est parfois épouvantable, il y a des nuits où lorsque les sauveteurs doivent sortir, c'est un coup de bol s'ils ne se prennent pas dans les casiers. Il y a eu des opérations des aff'mar l'année dernière contre ça. Et bien j'ai encore vu ce matin un pêcheur professionnel en plein milieu du chenal le faire. Il faudrait refaire une opération coup de poing un jour.

M. Thibault : Je peux le signaler à mes collègues, mais les phares et balises n'ont pas le pouvoir de police pour réguler ça.

- Nous avons reçu pour une conférence à Lancieux la gendarmerie maritime, et cela avait été largement évoqué. Et la gendarmerie m'a demandé de rappeler aux adhérents de bien signaler leurs casiers, avec des mâts d'1,5 m, et il y aura des opérations coup de poing cet été.
- Suite à l'automatisation des phares, et surtout les phares en mer, et donc la disparition des gardiens, que va devenir l'intérieur des bâtiments ? Il y a des intérieurs magnifiques. Que les phares et balises fassent l'entretien extérieur, c'est normal, mais que va devenir l'intérieur, sachant qu'il y a une opération menée actuellement pour que les phares en mer français, et breton surtout, soit inscrits au patrimoine mondial.

M. Fichou : Surtout si vous voulez que l'on continue à s'occuper des phares il ne faut pas les inscrire ! Les Phares et Balises n'auront plus à s'en occuper s'ils sont inscrits au patrimoine mondial.

M. Thibault : Dans l'entretien courant des phares, l'intérieur est aussi entretenu. Celui du Herpin à la pointe du Grouin, comme l'a dit M. Fichou, il y a eu beaucoup de dégâts durant

la seconde guerre mondiale, et le phare du Herpin est resté debout. On a refait et entretenu les boiseries. Il y a une campagne, avec Vincent Guigueno notamment, qui a œuvré pour que certains phares soient reconnus monuments historiques, dont le phare de Fréhel, le Grand Jardin à St Malo également, donc ça donne des garanties, mais après il faut trouver des budgets, c'est toujours le même souci.

M. Fichou : Plus personne ne montera jamais dans un phare en mer. La seule solution c'est de démonter l'intérieur et de trouver un espace à terre pour les remonter.

- N'y a-t-il pas un intérêt pour le conservatoire du Littoral à les prendre en charge ?

M. Fichou : Non, le conservatoire n'a aucun intérêt à s'embêter avec les phares en mer. Même ceux à terre, ils trainent des pieds.

M. Thibault : Fréhel était dans la liste des phares que le Conservatoire aurait pu récupérer à court terme, mais on a compris que c'était reporté et qu'il y avait d'autres priorités...

M. Fichou : C'est horriblement cher. Je me suis amusé à évaluer il y a quinze ans, quand on commençait à dire qu'Ar-Men allait se casser la figure, tout le monde se mobilisait pour le sauver. Pas de problème. Pour le sauver que faut-il faire ? Ce n'est pas compliqué : il faut faire un batardeau avec des hauteurs d'eau de 25 à 30 mètres. Donc il faut enfoncer ça dans du granit dessous, donc 5 m environ, sur une circonférence de 100 m, et tout remplir de béton pour que ça tienne. Résultat le budget de la DRAC Bretagne pendant dix ans n'y suffit pas. C'est un choix stratégique et politique : est-ce qu'on veut sauver les phares, est-ce qu'on veut sauver les centaines d'églises romanes en Bretagne qui sont en train de s'effondrer ? On ne sauvera pas tout. Et pour Ar-Men, je rappelle que le patron des phares et balises à l'époque où il fut allumé avait dit « S'il tient 100 ans ce sera formidable ». Pour l'instant il a 140 ans et il tient encore. Mais pour lui il était clair qu'au-delà des 100 ans, on aurait inventé une autre technique pour le remplacer. Ar-Men était un instrument c'est tout. Et on a inventé un instrument qui s'appelle une bouée, et plus personne aujourd'hui n'utilise Ar-Men, c'est un phare qui ne sert à rien. On prend l'occidentale de Sein, personne ne prend Ar-Men comme point de navigation. La bouée occidentale de Sein est une révolution technique, mais tout le monde s'en fout, alors que c'est une très belle bouée. Pour moi, il vaut mieux sauver cette bouée qu'Ar-Men.

M. Thibault : Effectivement il faut être clair, il y a le patrimoine et la signalisation maritime. Et sans aller jusqu'à dire qu'il faut supprimer tel ou tel phare, certains n'ont plus aujourd'hui la même utilité ou nécessité qu'il y a 50 ans. Donc il y aura des choix stratégiques à faire

pour faire l'équilibre entre le patrimoine type monument historique des phares et besoins de signalisation. A la Jument, les boiseries sont encore en très bon état.

M. Fichou : Et nous avons un artisan ébéniste à Brest qui est tout à fait capable de démonter l'intérieur et de le remonter à terre. Donc si vous voulez récupérer le Grand Léjon, vous en reconstruisez un à terre à St Cast, et vous remontez les boiseries à terre. C'est beaucoup moins cher. Ça a été fait à Eckmühl où la salle de veille et les planchers se cassaient la figure, ils ont démonté entièrement les boiseries, les ont remonté à terre pour réparer ce qui était réparable, ça s'est fait sans que cela soit hors de prix.

M. Thibault : Effectivement, cela chiffrait autour de 150 à 200 000 €. Et le commun des mortels ne s'en doute pas, on ne voit rien de l'extérieur.

- Effectivement vous avez raison, plus personne n'ira visiter. Cordouan ils ont fait une magnifique opération, mais là-bas il n'y avait sans doute pas de difficultés.

M. Fichou : Le Herpin c'est pareil, plus personne n'y montera jamais. Le Grand Léjon, c'est un peu plus facile d'accès. En Finistère tout doit se faire par hélicoptère. Jument, Kerhuon, Ar-Men...

M. Thibault : J'ai déjà eu des demandes de la part de gens souhaitant visiter le Grand Léjon. Mais visiter un phare en mer c'est compliqué. Encore que le Grand Léjon soit facile d'accès.

- Le monde des phares fascine. Au Cap Fréhel, on voit bien que le simple fait de pénétrer dans la salle d'honneur, sans même monter les 140 marches, les gens ont déjà une satisfaction.

M. Thibault : Effectivement, en termes d'images il y a beaucoup d'influence aussi. Thalassa a tourné aux Roche-Douvres dernièrement. Ce qu'on essaie aujourd'hui de montrer c'est comment les gens travaillent pour amener le matériel, consolider le soubassement du phare, etc. Ce sont les images qu'on veut montrer aujourd'hui. Les gardiens de phares sont du passé, sans mettre un trait dessus, au contraire, mais il y a une autre image à faire découvrir.

- Celui du Cap Fréhel est le dernier avec un gardien sur le périmètre de la DIRM NAMO ?

M. Fichou : Il en reste un à Ouessant et un à Eckmühl encore. Donc il reste trois gardiens de phare au total en Bretagne.

Mme Tillon remercie les intervenants (applaudissements) et l'assistance pour les nombreuses questions qui ont rendu ce café de la mer particulièrement intéressant.