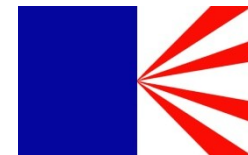
A photograph of a lighthouse situated on a small, rocky island in the middle of the ocean. The lighthouse is a white, multi-story building with a lantern room on top. The island is dark and rugged, with some vegetation. The ocean is dark blue with white-capped waves. The sky is overcast with grey clouds.

# **LA SOCIÉTÉ NATIONALE POUR LE PATRIMOINE DES PHARES ET BALISES**





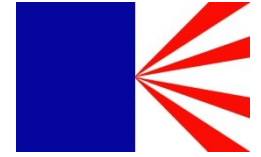
# Sommaire



▪ La Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises	Page 3
• Organisation de la SNPB	Page 4
• Identification et communication	Page 5
• Historique de la SNPB	Page 7
• Le patrimoine français des phares et balises	Page 11
• Un baliseur côtier emblématique à préserver : Le Roi Gradlon	Page 14
• La Charte Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises	Page 15
• La dégradation du patrimoine : état des lieux	Page 16
• La gestion du patrimoine et le service du feu	Page 17
• Propriété et gestion du patrimoine des phares et balises	Page 18
• Les parties prenantes et organes de tutelle	Page 19
• Le patrimoine au service des jeunes en difficultés	Page 20
• Le partenariat d'entreprises	Page 21
• Les partenaires de la SNPB	Page 22
• Les entreprises participantes	Page 23
• Le projet pilote : la restauration du phare de Tévennec	Page 24
• La pose d'une nouvelle croix sur Tévennec	Page 27
• Développements récents et projets	Page 28
• Contacter la SNPB	Page 29



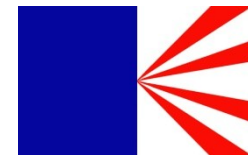
# La Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises



- Fondée en 2002 (J.O du 02/11/02) par Marc Pointud, Président de la SNPB
- Siège à Paris (75013) mais Secrétariat National à Audierne (Finistère), pour des raisons stratégiques et logistiques de proximité des grands phares en mer
- Association loi 1901 reconnue d'intérêt général et à ce titre capable de délivrer un reçu fiscal permettant aux donateurs de déduire 66% de leurs dons (Loi du 01/08/03)
- Objectifs
  - oeuvrer à la sauvegarde, la restauration, la valorisation et la gestion du patrimoine immobilier, mobilier, technologique et culturel des phares et balises
  - constituer un fond d'aide mutuel dédié à la sauvegarde de ce patrimoine
  - favoriser et oeuvrer à l'accueil des jeunes et des publics en difficulté en s'appuyant sur les valeurs culturelles humaines et environnementales issues de ce patrimoine.
- Fédérer les gestionnaires des sites du patrimoine des phares (communes, associations, privés), les usagers des phares, plaisanciers et professionnels de la mer, et veiller à l'application de la Charte Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises



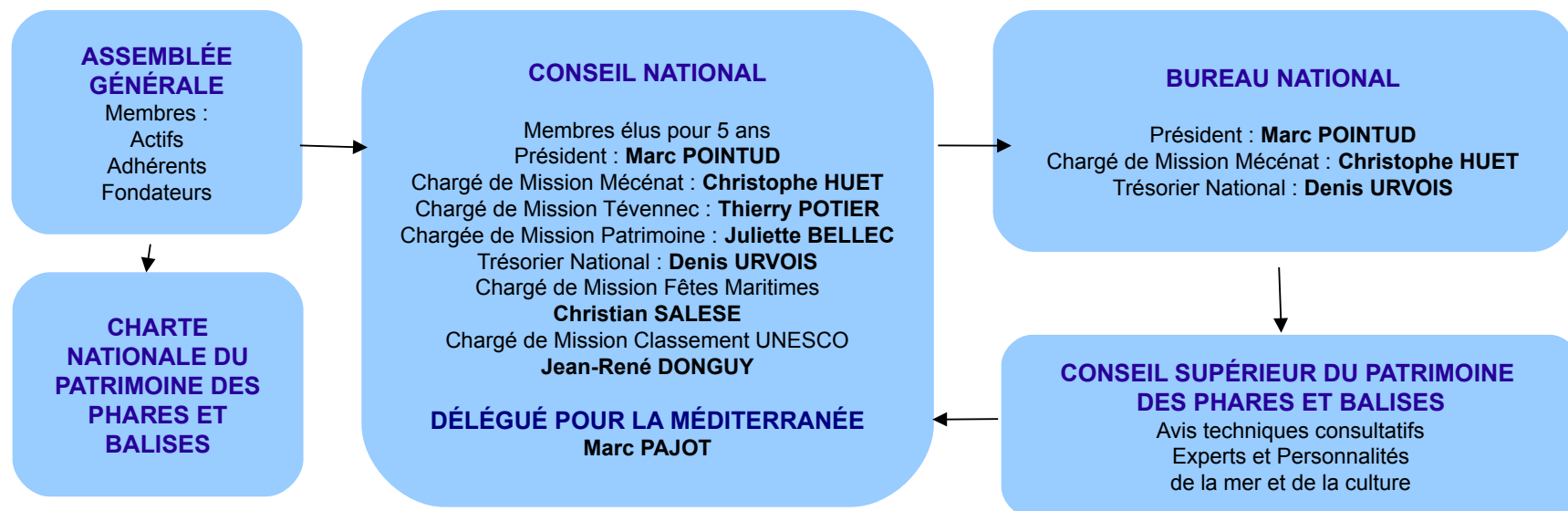
# Organisation de la SNPB



## MEMBRES

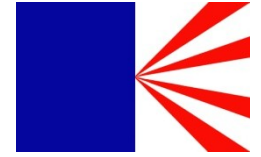
- Membres fondateurs (liste des 30 membres initiaux)
- Membres actifs (personnes physiques)
- Membres adhérents (gestionnaires de phares, communes, associations)
- Membres bienfaiteurs
- Membres d'honneur

## ORGANIGRAMME

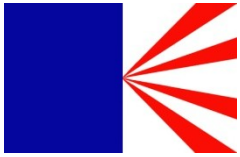




# Identification et communication



**LE PAVILLON:** dès ses origines, et selon la tradition maritime, la SNPB a associé son action à un pavillon créé pour que sa signification porte son action:



Dans la nuit (fond bleu), la source lumineuse du phare (point central) apporte sa lumière (fond blanc) sur les 4 littoraux français: premier rayon supérieur pour la Manche, puis les suivants pour l'Atlantique, la Méditerranée et l'Outremer (Cette marque est officiellement déposée)

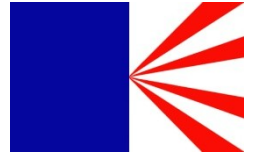
**Le pavillon SNPB** est présent en mer comme à terre lors de toutes ses activités. Il est remis aux gestionnaires, aux membres fédérés et aux partenaires. Il est soumis à l'étiquette navale. Il est officiellement présent lors de la grande exposition « Phares ! » en 2012 au Musée National de la Marine qui retrace aussi le parcours de la SNPB

## **LE SITE [www.pharesetbalises.org](http://www.pharesetbalises.org)**

Ouvert dès 2002, il s'est enrichi au fil des années de nombreux articles, références, services et liens qui en font un site majeur du patrimoine des phares en France. Il est en moyenne parcouru par 10 000 visiteurs par mois. Il est classé entre le premier et le troisième rang mondial selon les mois pour sa fréquentation parmi les sites francophones traitant des phares.



# Identification et communication (2)



**UNE MARRAINE PRESTIGIEUSE:** l'artiste Nolwenn LEROY est marraine de la SNPB. Ses racines et sa sensibilité personnelle l'ont naturellement conduite à défendre ce patrimoine. Sa notoriété auprès d'un vaste public diversifié, des médias, et la force de son engagement en font une ambassadrice de tout premier ordre pour la SNPB

**DES RAPPORTS PRIVILEGES AVEC LES MEDIAS:** la SNPB entretient depuis les débuts des rapports privilégiés avec les différents médias qui sont tous naturellement sensibles à la thématique des phares. Ils ont largement oeuvré - et continuent - à informer le public, les spécialistes et les divers organismes des actions de l'association

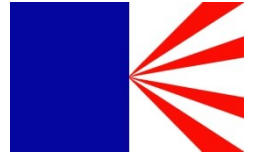
Thalassa, TF1, France 2 et 3, France Info, radios FM, les quotidiens nationaux et régionaux, le Télégramme, Ouest-France, le Chasse-Marée, l'Express, le Point et de très nombreuses autres publications participent tout au long de l'année au développement de la communication de la SNPB. L'agence France-Presse relaye systématiquement les communiqués de l'association.

Revue de presse et émissions consultables sur le site de la SNPB

**ARTE a consacré entièrement une émission 360° Geo à la SNPB et son engagement en faveur du patrimoine des phares et balises (diffusée en avril 2013)**



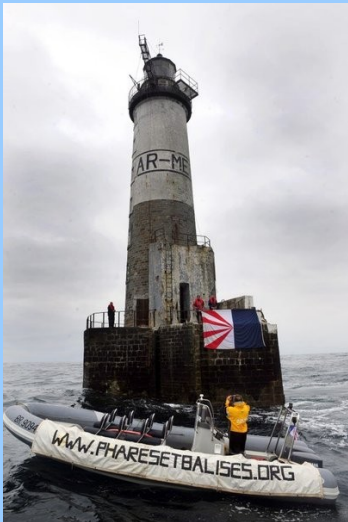
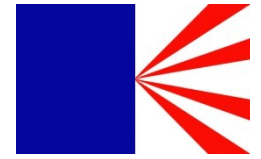
# Historique de la S.N.P.B.



- Constatant l'état de délabrement de certains phares visités, Marc Pointud réalise qu'un exceptionnel patrimoine maritime, celui des phares et balises, est en voie de démantèlement
- Dès lors la nécessité et l'urgence d'agir pour alerter l'opinion publique s'imposent pour organiser la sauvegarde de ce patrimoine historique, présent sur l'ensemble des littoraux et porteur d'une symbolique forte, objet des passions de tous
- Le 02 novembre 2002 la constitution de la Société Nationale Pour le Patrimoine des Phares et Balises est déclarée au Journal Officiel. Le projet, bien que séduisant, se révèle être une tâche à la hauteur de l'immensité du domaine de ce patrimoine et doit faire face à des pouvoirs publics peu enclins, à l'époque, à reconnaître officiellement l'état réel du patrimoine
- Pendant plusieurs années, souvent seule, parfois aidée, puis de plus en plus portée par des médias comprenant l'importance du sujet, la SNPB propose, actions après actions, ses observations et sa démarche en faveur de ce patrimoine.



# Historique de la S.N.P.B. (2)

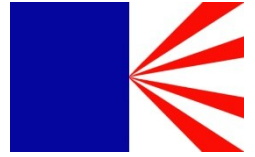


- En **novembre 2008**, pour attirer l'attention sur l'état des phares en mer, elle débarque sur le phare d'Ar-Men en présence des journalistes invités. Ce véritable coup de tonnerre médiatique a pour effet, outre une couverture importante dont un long sujet sur Thalassa, de provoquer la nomination du chargé de mission pour le patrimoine auprès de la Direction des Affaires Maritimes
- En **2009** la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises participe au Grenelle de la Mer en rédigeant une contribution sur le patrimoine des phares. Elle obtient qu'ils soient reconnus comme un patrimoine maritime national à préserver avec gestion séparée de la mission de signalisation maritime. (Engagement N° 103 du Livre Bleu)
- **Depuis cette période**, elle a pris sa place parmi les acteurs du patrimoine des phares et balises. Elle conclut régulièrement des partenariats avec les instances majeures concernées, notamment celles du monde maritime et du patrimoine





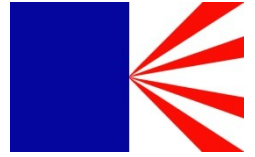
# Historique de la S.N.P.B. (3)






- **En 2009** la SNPB participe au Grenelle de la Mer en rédigeant une contribution sur le patrimoine des phares. Elle obtient qu'ils soient reconnus comme un patrimoine maritime national à préserver avec gestion séparée de la mission de signalisation maritime (Engagement N° 103 du Livre Bleu)
- **En 2011**, elle participe à l'organisation de la célébration du centenaire du phare de la Jument (Ouessant) en présence du Belem dont elle a demandé la venue
- **En 2011** aussi, elle initie une première nationale en obtenant des Phares et Balises, le droit de lancer le projet de restauration de Tévennec, phare en haute mer et lieu mythique du patrimoine maritime du Raz de Sein. Elle signe à cet effet une convention d'une durée de 10 ans



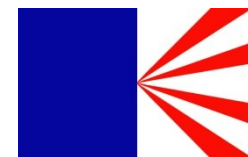
# Historique de la S.N.P.B. (4)



-  **En 2012** elle signe un partenariat national avec la SNSM et les premiers travaux sur Tévennec commencent. Pose de la nouvelle croix en remplacement de l'ancienne, emportée par la tempête. Second stage de bénévolat en partenariat avec les Scouts Guides de France (travaux intérieur du phare de Port Haliguen – Morbihan). Lancement de la restauration du mât Fénoux (1880) en partenariat avec la mairie d'Audierne (29).
-  **En 2013** la SNPB entreprend une réflexion sur les moyens d'accès à Tevennec et de réalisation des Raids-Phares. Elle décide d'acquérir son propre semi-rigide et de lancer une campagne de dons à cet effet.
-  **En 2014** : Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, opérateur historique des phares et balises, signe avec la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises une convention de parrainage pour des actions ciblées de valorisation du patrimoine des phares.



# Le patrimoine français des phares et balises



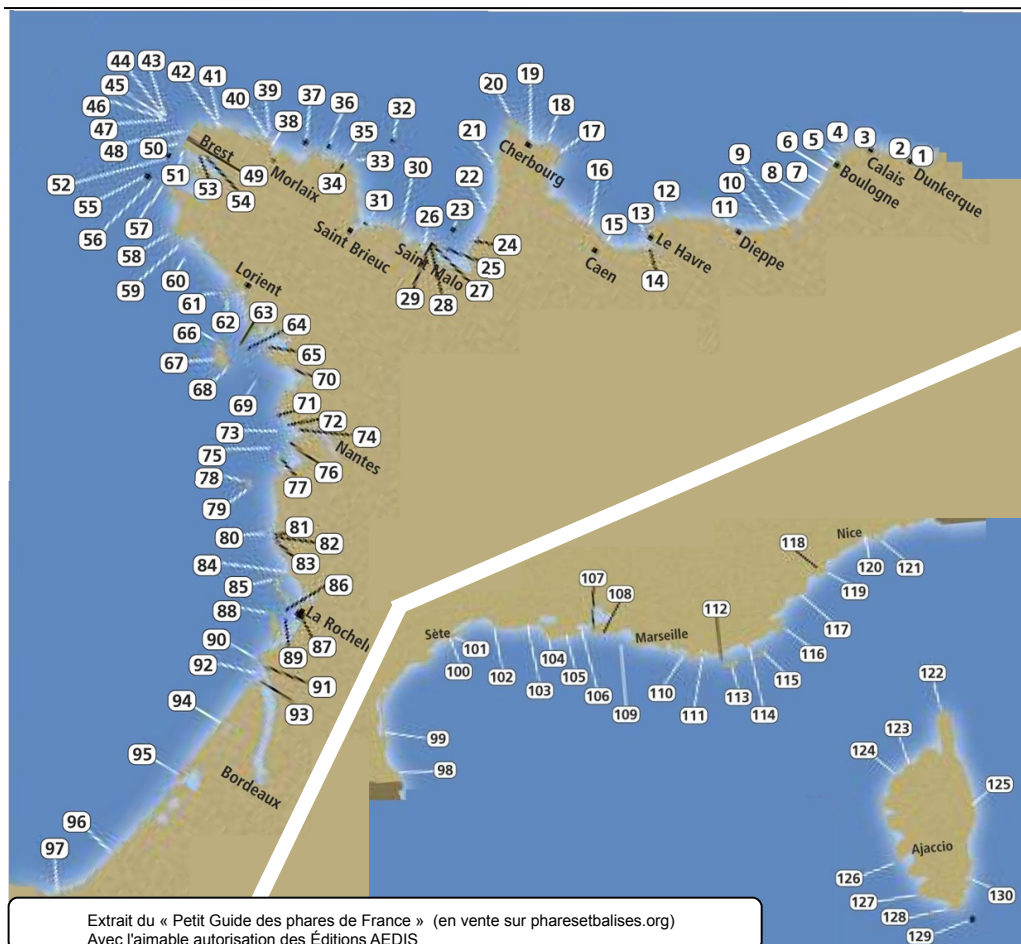
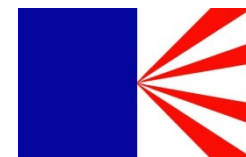
**UN PATRIMOINE D'UNE RICHESSE ET D'UNE VARIÉTÉ EXCEPTIONNELLES:** 138 phares en activité dont 27 en mer, 3.300 feux et tourelles : du phare le plus ancien en service (Cordouan, 400 ans) au plus haut en Europe (Ile Vierge, 88 m), du plus connu dans le monde (Ar-Men au large de Sein, 1881) au plus luxueux en mer (Kéréon, 1916) sans oublier le plus mythique (Tévenec 1875), soit un inventaire unique d'implantations sur tout le littoral de Dunkerque aux Bouches de Bonifacio ainsi que dans les DOM-TOM. Les phares sont une somme de styles architecturaux très variés de toutes les époques, de Cordouan (Henri IV) aux reconstructions d'après 1945 en passant par les phares de tous types édifiés au cours du 19ème siècle, âge d'or du développement de ces bâtiments

**UN PATRIMOINE SCIENTIFIQUE ET INDUSTRIEL UNIQUE:** des grandes découvertes comme le mécanisme de rotation (Dieppe 1787), l'optique de Fresnel mise en service pour la première fois au phare de Cordouan (1823), la première cuve à mercure au phare de la Teignouse (1892), l'électricité au service d'un phare dès 1863 (Cap de la Hève), les moyens d'automatisation du feu (1912, 1950, 1970). Toutes ces techniques ont été exportées pour la construction des phares dans le monde entier

**UN PATRIMOINE QUI S'INSCRIT DANS UN ENSEMBLE EUROPÉEN:** L'ensemble des phares de France appartient à une continuité de l'éclairage des côtes européennes et à ce titre participe à un ensemble patrimonial maritime exceptionnel. Les phares des côtes de la Manche et de l'Atlantique sont le maillon fort de l'arc lumineux qui s'étend du royaume Uni au sud du Portugal. La S.N.P.B. milite pour que cet ensemble soit classé au patrimoine de l'UNESCO car il peut légitimement y prétendre



# Le patrimoine français des phares et balises (2)



Extrait du « Petit Guide des phares de France » (en vente sur [pharesetbalises.org](http://pharesetbalises.org))  
Avec l'aimable autorisation des Éditions AEDIS

## MANCHE

- 1- Dunkerque (1843)
- 2- Walde (1859, éteint en 2001) (en mer, Calais)
- 3- Calais (1848)
- 4- Gris-Nez (1837-1958)
- 5- Boulogne-Carnot (1887-1968)
- 6- Alpech (1830-1962) (près du Portel)
- 7- la Canche (1851-1951) (Le Touquet)
- 8- Berck (1835-1868-1959)
- 9- Brighton (1835-1951) (Cayeux)
- 10- Ault (1892-1951)
- 11- Ailly (1775-1890-1953) (Sainte-Marguerite-sur-Mer)
- 12- Antifer (1894-1955) (cap Antifer)
- 13- la Hève (1775-1952)

- 14- phare de la falaise des Fonds (1908) (Honfleur)
- 15- Ouistreham (1905)
- 16- Ver-sur-Mer (1836-1950)
- 17- Gatteville (1775-1835)
- 18- cap Lévi (1858-1948) (Fermanville)
- 19- fort de l'Ouest (1862) (Cherbourg)
- 20- La Hague (1837)
- 21- Carteret (1839)
- 22- Sènequet (1861) (en mer, Gouville-sur-Mer)
- 23- Chausey (1847)
- 24 - Granville (1828)
- 25- le Herpin (1882) (en mer, pointe du Grouin)
- 26- le Grand Jardin (1868-1949) (en mer, Saint-Malo)
- 27- Rochebonne (1867-1951) (Parame)

- 28- Bas-Sablons (1868) (Saint-Servan)
- 29- la Ballue (1868-1948) (Saint-Malo)
- 30- cap Fréhel (1702-1847-1950)
- 31- Grand Léon (1862) (en mer, Saint-Brieuc)
- 32- Roches-Douvres (1869-1954) (en mer)
- 33- Rosédo (1860-1948) (Bréhat)
- 34- Bodic (1867-1948) (Le Trieu)
- 35- Héaux de Bréhat (1840) (en mer)
- 36- les Sept-Îles (1835-1854-1952) (Perros-Guirec)
- 37- les Triagoz (1864) (au large de Trébeurden)
- 38- la Lande (1845) (Carantec)
- 39- île de Batz (1836)
- 40- Roscoff (1884)
- 41- île Vierge (1845-1902) (Plouguerneau)
- 42- Lanvaon (1868) (Plouguerneau)

## ATLANTIQUE

- 43- Stiff (1700) (Ouessant)
- 44- Créach (1863) (Ouessant)
- 45- Nividic (1936) (en mer, Ouessant)
- 46- la Jument (1911) (en mer, Ouessant)
- 47- Kéréon (1916) (en mer, Ouessant)
- 48- le Four (1874) (en mer, Argenton)
- 49- Trézien (1894) (Plouarzel)
- 50- Kermorvan (1846) (Le Conquet)
- 51- Saint-Mathieu (1835) (Plougonvelin)
- 52- les Pierres Noires (1872) (au sud de l'Archipel de Molène)
- 53- Petit Minou (1848) (Plouzané)
- 54- Portzic (1848) (rade de Brest)
- 55- Ar-Men (1881) (large de Sein)
- 56- Sein (1839-1952)
- 57- la Vieille (1887) (en mer, pointe du Raz)
- 58- Eckmühl (1835-1897) (Penmarc'h)
- 59- île aux Moutons (1879) (îles de Glénan)
- 60- Penfret (1838) (îles de Glénan)
- 61- Pen-Men (1839) (île de Groix)

- 62- p des Chats (1898) (île de Groix)
- 63- Port-Maria (1895) (Quiberon)
- 64- la Teignouse (1845) (large de Quiberon)
- 65- Port-Navalo (1840-1895)
- 66- les Poulains (1868) (Belle-Île)
- 67- Goulphar (1836) (Belle-Île)
- 68- Kerdonis (1879) (Belle-Île)
- 69- les Grands Cardinaux (1880) (large d'Hoëdic)
- 70- Penlan (1839) (La Vaine - Billiers)
- 71- le Four du Croisic (1822-1846) (en mer)
- 72- la Banche (1865) (En mer, La Baule)
- 73- Le Grand Charpentier (1888) (en mer, Saint-Nazaire)
- 74- pointe de l'Aiguillon (1830-1867-1905) (Saint-Nazaire)
- 75- le Pilier (1829-1877) (en mer, Noirmoutier)
- 76- pointe Saint-Gildas (1958) (Préfaillies)
- 77- pointe des Dames (1867) (Noirmoutier)
- 78- Petite Foule (1830 - 1950) (île d'Yeu)
- 79- les Corbeaux (1862-1950) (île d'Yeu)

- 80- les Barges (1861) (en mer, Les Sables-d'Olonne)
- 81- Armandèche (1968) (Les Sables-d'Olonne)
- 82- la Chaume (vers 1794) (Les Sables-d'Olonne)
- 83- la Potence (1874) (Les Sables-d'Olonne)
- 84- le Grouin du Cou (1831-1867-1953) (La Tranche-sur-Mer)
- 85- les Baleines (1682-1854) (île de Ré)
- 86- Chauveau (1842) (en mer, île de Ré)
- 87- la Rochelle (1852)
- 88- Chassiron (1836) (île d'Oléron)
- 89- île d'Aix (1841)
- 90- la Coubre (1830-1842-1860-1895-1905)
- 91- Terre Nègre (1838) (Saint-Palais-sur-Mer)
- 92- Cordouan (1611) (estuaire de la Gironde)
- 93- pointe de Grave (1842-1860) (Le Verdon)
- 94- Hourtin (1863)
- 95- Cap-Ferret (1840-1948)
- 96- Contis (1863) (Contis-Plage)
- 97- Biarritz (1834)

## MÉDITERRANÉE

- 98- cap Béar (1836-1905) (Port-Vendres)
- 99- cap Leucate (1951) (Port-la-Nouvelle)
- 100- Mont Saint-Clair (1903) (Sète)
- 101- Môle Saint-Louis (1861-1949) (Sète)
- 102- l'Espiguette (1869) (Grau du Roi)
- 103- La Gacholle (1884) (Saintes-Maries-de-la-Mer)
- 104- Beauduc (1903) (Saintes Maries de la Mer)
- 105- Faraman (1830-1840-1892) (Camargue)
- 106- Saint-Gervais (1978) (Fos)
- 107- fort de Port-de-Bouc (1840)

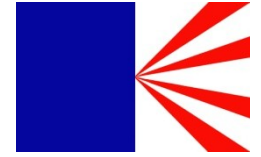
- 108- cap Couronne (1867-1959) (Martigues)
- 109- le Planier (1326-1829-1881-1959) (en mer, Marseille)
- 110- le Grand-Rouveau (1863) (Six-Fours)
- 111- cap Cepet (1851-1950) (Saint-Mandrier)
- 112- le Grand Ribaud (1851-1953) (Giens)
- 113- Porquerolles (1837)
- 114- cap Bénat (1895) (Le Lavandou)
- 115- le Titan (1837-1893) (île du Levant)
- 116- cap Camarat (1837) (Ramatuelle)
- 117- Agay (1884) (Saint-Raphaël)
- 118- Vallauris (1900-1927)

- 119- la Garoupe (1937-1948) (cap d'Antibes)
- 120- Nice (1952)
- 121- Cap-Ferrat (1838-1952)
- 122- la Giraglia (1848) (Cap Corse)
- 123- la Pietra (1857) (île Rousse)
- 124- la Revellata (1844) (Calvi)
- 125- Alistro (1864) (nord d'Aleria)
- 126- les Sanguinaires (1844) (en mer, Ajaccio)
- 127- Sênétose (1892) (Sartène)
- 128- Pertusato (1844) (Bonifacio)
- 129- îles Lavezzi (1874) (en mer, Bonifacio)
- 130- la Chiappa (1845) (Porto-Vecchio)





# Le patrimoine français des phares et balises (3)



**UN PATRIMOINE MULTIPLE MAIS QUI SE RARÉFIE:** Le patrimoine des phares et balises c'est aussi les navires de balisage dont quelques rares exemplaires anciens subsistent qui doivent être préservés : le baliseur océanique « Charles Babin », le baliseur côtier « Roi Gradlon » et des navires de service historiques, toujours en activité ou sauvegardés. Un seul et unique bateau-feu a été conservé alors qu'ils furent nombreux en service jusque vers 1980. C'est encore un ensemble mobilier d'objets, appareillages divers, locaux de services et logements désaffectés. C'est enfin la mémoire des gardiens de phare pour laquelle la SNPB œuvre depuis des années (enregistrements, expositions, documents photographiques et écrits, etc.). Mais ce métier a disparu...



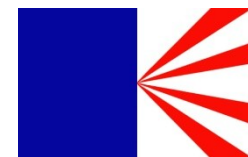
Le Charles Babin 1949



Le Roi Gradlon 1948



# Un baliseur côtier emblématique à préserver : le « Roi Gradlon »



■ Le « Roi Gradlon » est le dernier et unique baliseur côtier français de l'ancienne génération.

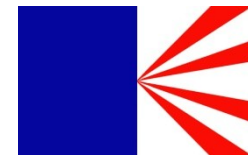
■ Lancé en 1948 et resté dans sa configuration d'époque y compris sa machine (deux moteurs Sulzer de 240 cv chacun) et parfaitement entretenu, ce baliseur est désormais un navire mythique et de légende. Il quittera le service actif en 2014 et la SNPB a demandé qu'il n'aille pas à la casse et devienne un ambassadeur de légende pour le patrimoine des phares et balises et pour le ou les sponsors qui s'y associeront.



- Avec ses 35 mètres de long, 7 mètres de large et surtout ses cabines, ses 400 m3 de cale et son pont dégagé il peut aisément être aménagé pour son futur rôle.
- Un plan de gestion équilibré (affrètement par les nombreuses fêtes maritimes, croisières, incentive, sponsoring) permettrait d'obtenir sa remise à titre non onéreux ainsi que la gratuité de sa place annuelle à quai.
- Une opportunité unique et ultime pour une représentation exceptionnelle.



# La Charte Nationale du Patrimoine des Phares et Balises



## ART. PREMIER

La notion de patrimoine des phares et balises couvre l'ensemble du patrimoine matériel et immatériel de la signalisation maritime et fluviale de toutes les époques et les sites qui s'y rapportent.

## ART. 2

Le patrimoine des phares et balises constitue, à terre comme en mer, un ensemble homogène indissociable et représente une entité culturelle collective qui, à ce titre, doit être préservée dans sa globalité et qui implique en priorité l'action conjointe du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, du Ministère de la Culture et de la Communication ainsi que ses différents acteurs dont notamment ses gestionnaires et affectataires.

## ART. 3

La valeur du patrimoine des phares et balises s'apprécie dans le respect de son intégrité *in-situ* et toute mesure appropriée doit être prise pour la sauvegarde de ses sites, de ses aménagements et la conservation des biens qui en font la spécificité.

## ART. 4

Quiconque retire profit de l'usage ou de l'image du patrimoine des phares et balises doit en contrepartie et à proportion contribuer à sa préservation.

## ART. 5

Il appartient aux gestionnaires du patrimoine des phares et balises de respecter les éléments qui le constituent, de préserver son authenticité, d'interdire les concentrations commerciales sur les sites et leurs alentours, de donner aux réalisations indispensables à cette exploitation un caractère discret, enfin de réaliser les mises aux normes en harmonie avec les lieux et l'esprit maritime de ce patrimoine.

## ART. 6

L'animation touristique du patrimoine des phares et balises doit privilégier les thèmes et activités fondés sur l'identité maritime de ce patrimoine et opter pour les présentations didactiques permettant au public, notamment les jeunes générations, d'appréhender l'histoire et les valeurs culturelles dont ce patrimoine est héritier.

## ART. 7

Le choix des articles et souvenirs vendus dans le cadre du patrimoine des phares et balises nécessite une corrélation aussi proche que possible avec ce patrimoine et préférence doit être donnée aux productions artistiques, culturelles ou artisanales créées localement.

## ART. 8

Au regard de l'origine publique des biens du patrimoine des phares et balises, il est de la responsabilité de chaque citoyen d'être vigilant sur toute éventuelle transaction concernant ce patrimoine et d'en informer la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises.

## ART. 9

Les moyens issus de l'exploitation de ce patrimoine doivent faire l'objet d'une gestion vigilante de la part des différents gestionnaires et pourront être sollicités pour contribuer au budget d'entretien de ce patrimoine dans sa globalité.

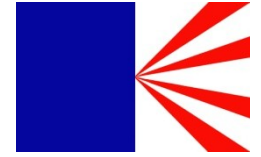
## ART. 10

Pour l'information du public la charte sera affichée visiblement sur chaque site ou à bord des navires relevant de ce patrimoine et par ailleurs le pavillon de la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises sera arboré sur les sites et par les navires fédérés à la SNPB.

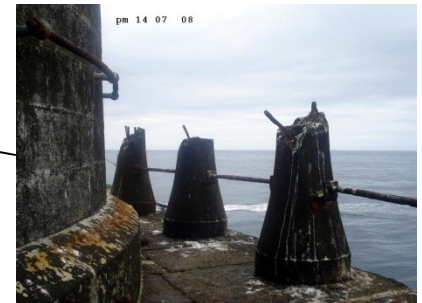




# La dégradation du patrimoine Etat des lieux



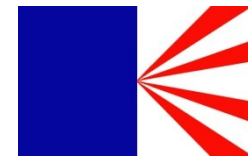
**UN PATRIMOINE MULTIPLE MAIS MENACÉ :** Depuis ses origines, l'association défend avec vigueur le patrimoine le plus menacé que représentent les phares en mer. Sans gardiennage depuis presque trente ans et soumis à des conditions extrêmes, ils sont en très mauvais état. Exemple du phare d'Ar-Men:







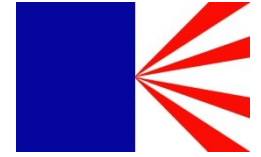
# La gestion du patrimoine et le service du feu



- Un phare est un patrimoine « vivant » qui présente deux aspects :
  - le bâtiment, ses annexes, ses équipements mais aussi son histoire qui en font un **patrimoine**.
  - un établissement de signalisation maritime, pour lequel la gestion technique de son signal lumineux permet quotidiennement le **service du feu**.
- Jusque vers les années 1970/1980, alors que les phares ont des gardiens et constituent l'épine dorsale de la signalisation lumineuse maritime, ces deux aspects sont consubstantiellement liés : la vie même du phare, ses gardiens, son service, sont du « patrimoine en devenir » alors même que s'annonce le déclin de leur domination en tant que moyen de positionnement face aux satellites qui se développent.
- Les phares abandonnés du gardiennage et budgétairement délaissés se dégradent. Les ressources du service de balisage ne permettent plus leur entretien lourd sinon de parer au plus pressé. Devant cette situation dommageable, la SNPB préconise, dès sa création en 2002, puis lors du Grenelle de la Mer en 2009, de distinguer budgétairement et pratiquement la gestion du patrimoine de celle du feu.
- Désormais, **l'engagement N° 103 du Livre Bleu de la Mer** préconise de « Modifier la structure de gestion des phares qui ne doit plus relever d'une approche seulement opérationnelle en tant qu'établissement de signalisation maritime mais s'inscrire dans une dynamique patrimoniale en liaison avec le Conservatoire du Littoral. ».



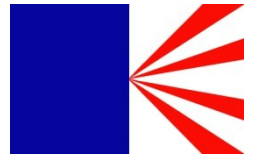
# Propriété et gestion du patrimoine des phares et balises



- Le patrimoine des phares et balises, objet technique d'un service public régalien, est par nature la propriété de l'État. Cependant, parfois désaffectés du service, certains phares ou maisons de gardiens ont été vendus à des particuliers, passant ainsi dans le privé
- La SNPB s'est toujours opposée à la privatisation de ce patrimoine public dont la valeur culturelle nationale, aujourd'hui reconnue de tous, devrait assurer un statut public incontestable. C'est à ce titre qu'elle a par exemple, en 2003 évité au site du phare du Stiff (Ouessant) d'être démantelé avant vente au privé en faisant attribuer les maisons de gardiens au Conservatoire du Littoral, manière de le maintenir dans l'espace public
- L'avenir des phares en mer reste problématique tant qu'une vision prospective forte, que défend la SNPB, ne sera pas en place.
- Pour les phares à potentiel touristique, le patrimoine est géré par une association ou une collectivité publique sous convention tripartite entre le gestionnaire, le service des Phares et Balises et France Domaine (c'est le cas pour Tévennec). Les phares ouverts à la visite restent en service : le feu reste prioritaire et géré par le service des phares et balises



# Les parties prenantes et organes de tutelle

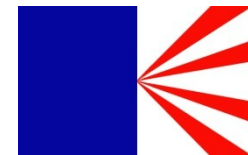


**La Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises est placée sous le haut patronage de Monsieur le Ministre de la mer et des Transports.**

- La Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises mène ses actions en partenariat ou avec les acteurs institutionnels et privés : Ministère de l'Écologie, Ministère de la Culture, Ministère de la Justice, Directions Interrégionales de la Mer, Marine Nationale, collectivités territoriales, Conservatoire du Littoral, Fondation du Patrimoine, Yacht Club de France, SNSM, etc.
- En liaison avec les pouvoirs publics concernés et notamment la mission pour le patrimoine auprès des Affaires Maritimes et la Commission des Phares, la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises participe à la mise en place des instances pour la sauvegarde de ce patrimoine.
- Elle est aussi partenaire ou membre de nombreux organismes tels que Patrimoine Environnement, Econav, la Fondation Belem, des musées (Musée Maritime de la Rochelle), de beaucoup d'associations avec lesquelles elle agit pour la promotion du patrimoine dans de nombreuses manifestations maritimes.



# Le patrimoine au service des jeunes en difficulté



- Le patrimoine des phares et balises est par nature situé dans des lieux maritimes forts. Son histoire technologique et humaine, son environnement, sa richesse culturelle multiforme, son image de stabilité, symbole de la ténacité et de l'enracinement face aux éléments hostiles sont autant d'atouts capables de séduire une jeunesse en recherche de son identité ou en voie de marginalisation sociale
- C'est la raison pour laquelle les statuts de l'association prévoient *«de favoriser et oeuvrer à l'accueil des jeunes et des publics en difficulté en s'appuyant sur les valeurs culturelles humaines et environnementales issues de ce patrimoine »*.

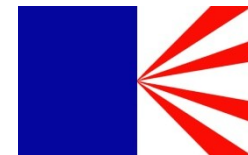


- Dans cet esprit, la S.N.P.B. a signé une convention partenariale avec le Ministère de la Justice afin que des jeunes, sous main de justice (Centres d'Education Renforcée) réalisent des travaux d'intérêt général avec leur encadrement pour participer à l'entretien de phares à terre et dans le même temps, en découvrir les richesses. L'encadrement culturel est assuré par la S.N.P.B.
- Actuellement limitée à quelques stages par an, cette activité répond aux attentes





# Le partenariat d'entreprises



**UN PARTENARIAT DE LONG TERME:** L'action de la SNPB s'inscrit dans la durée car la préservation du patrimoine des phares et balises est une œuvre de long terme et évolutive. La SNPB recherche donc des partenaires qui l'accompagnent sur plusieurs années.

**UN PARTENARIAT MULTIFORME:** Mécénat financier, mécénat de compétences, mécénat en nature ou mécénat technologique, la SNPB peut accueillir toutes les ressources qui lui manquent pour développer son action car elle est éligible aux critères d'intérêt général (article 238 bis du CGI). Elle propose aussi une formule de partenariat fondé sur le règlement d'une redevance déductible à 100% au titre des frais généraux.

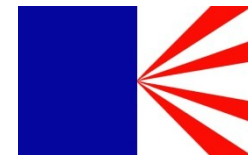
**UN PARTENARIAT CIBLÉ ET CLAIR:** la SNPB propose à ses partenaires d'être associés à son action via une convention de mécénat et un projet précis. A ce jour la SNPB propose à ses partenaires de soutenir la restauration de Tévennec et le sauvetage des deux derniers baliseurs.

**UNE GESTION EXTERNALISÉE GARANTE D'INTÉGRITÉ:** la SNPB envisage créer un fonds pour chaque projet qui sera placé sous l'égide de la Fondation du Patrimoine.

**UN PARTENARIAT À FORT VECTEUR D'IMAGE:** le partenariat avec la SNPB permet au mécène de se singulariser, tout en renforçant sa réputation par la garantie de sérieux de la SNPB. C'est aussi un moyen de s'ouvrir à et de s'impliquer dans une cause nationale tout en renforçant la fierté et le développement personnel de vos salariés.



# Les partenaires de la SNPB



**Société Nationale de Sauvetage en Mer:** Association Loi 1901 plongeant ses racines jusqu'au XIXème siècle, la SNSM a vu le jour officiellement en 1967. Rassemblant plus de 7.000 bénévoles, la SNSM assure le sauvetage en mer à travers une flotte de 600 embarcations, 219 stations de sauvetage (dont 185 fonctionnant 24h/24 et 365j par an), 274 postes de secours, 32 centres de formation



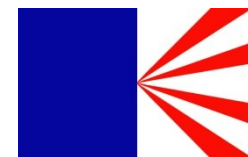
**Yacht Club de France:** né le 15 juin 1867 sous le Haut Parrainage de l'Empereur Napoléon III, le YCF a pour vocation de concourir au développement de la navigation de plaisance sous toutes ses formes, en course comme en croisière, et défendre et promouvoir les valeurs de solidarité, de courtoisie et d'élégance morale qui animent les gens de la mer. Reconnu d'utilité publique, il a toujours compté en son sein des membres prestigieux du monde de la mer



**La Fondation du Patrimoine:** pour en particulier le soutien auprès du mécénat, la garantie d'une bonne gestion des aides, la transparence des opérations. La Fondation soutient le projet de restauration de Tévenec.



# Les entreprises participantes



**Han** : installée en France depuis plus de 30 ans, la société Han est spécialiste du cadeau souvenir ainsi que de la conception et fabrication d'objets sur tous supports. Avec une large gamme d'objets relatifs à la Mer et aux Phares, Han sert environ 2.500 revendeurs sur les côtes françaises



**La Brasserie de Bretagne** : Elle soutient la cause des phares en mer en s'engageant auprès de la SNPB et participant au soutien financier de son action.



**Haghebaert & Frémaux** : Entreprise est spécialisée depuis 1907 dans la fabrication de peintures de haute technicité, de produits anti-corrosion ainsi que des produits adaptés à l'entretien ou la rénovation des équipements et bâtiments.



## Partenaires locaux relatifs au projet de Tévennec :

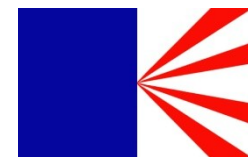
**Les Forges du Cap** : Cet atelier de ferronnerie d'art participe activement en apportant savoir-faire et matériel indispensables au chantier de Tévennec. Son responsable est chargé de mission pour ce projet.

**Atelier Savina** : Cet atelier apporte son savoir-faire pour les questions relatives au bois (huisseries notamment).

**SARL G2H29** de Briec (29) pour la protection des métaux.



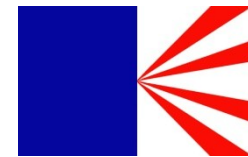
# Le projet pilote: la restauration de Tévénec



- Le phare de Tévénec, situé dans le Raz de Sein (Finistère) est une maison-feu édifée sur un îlot rocheux en 1875. Gardienné jusqu'en 1910, il a été automatisé depuis lors. Propriété de l'État, il est un des hauts lieux du patrimoine maritime français. Le feu est toujours en service
- Soumis à de très rudes conditions, surtout en hiver, et délaissé depuis un siècle, il a subi d'importantes dégradations extérieures et intérieures : toitures, terrasse, constructions annexes, aménagements. C'est un des très rares phares en mer à posséder un four à pain miraculeusement encore en état. Les moyens de débarquement doivent être aussi restaurés
- En **juin 2011**, les services de l'État ont signé avec la S.N.P.B. une autorisation d'occupation pour une période de 10 ans renouvelable. C'est la première fois que les Phares et Balises autorisent l'occupation d'un phare éloigné en mer. La partie signalisation maritime du feu reste sous la tutelle du service de balisage
- Cette période de dix ans doit être mise à profit pour restaurer l'ensemble des ouvrages. Le projet est de transformer la maison-feu en résidence d'artistes, la solitude et l'époustouflante situation des lieux étant propices à la méditation...



# Le projet pilote: la restauration de Tévennec (2)



- L'ensemble des travaux, dont le coût est estimé à environ **deux millions d'euros**, pourra se dérouler selon un plan pluriannuel. Le projet souhaite aussi adopter une démarche prenant en compte des solutions de développement durable
- L'image forte que véhicule un tel patrimoine et le laboratoire d'essai de matériaux que constitue son environnement sont autant d'atouts attractifs pour de nombreuses entreprises de secteurs diversifiés (Dossier sur demande)
- Le projet bénéficie déjà d'un mécénat de compétences de deux PME locales: Les Forges du Cap et l'Atelier Savina



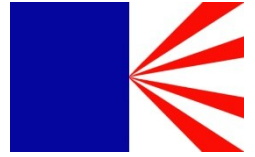
**Le projet de restauration de Tévennec a été élu « Coup de cœur 2012 » à une large majorité par le jury du Cluster Maritime Français qui rassemble les acteurs économiques du monde maritime.**







# Le projet pilote: la restauration de Tévennec (3)

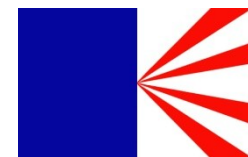


Principaux points prévus concernant la réfection de Tévennec :

- Desserte de l'îlot : protection de l'accostage contre le ressac et la houle, ouvrage d'accostage, mouillage d'un coffre d'amarrage, échelles d'accès, moyen nautique de transport des personnes et du matériel.
- Gros oeuvre maison : toiture et charpente, fermetures
- Aménagement intérieur (10 places) : sols, boiserie, plomberie, électricité, chauffage, sanitaires, cuisine, couchage, salle commune.
- Gros œuvre extérieur : réfection de la terrasse et du parapet, sécurité des abords
- Réfection des dépendances : four à pain, salle sous terrasse
- Assainissement : eaux grises et noires, gestion des déchets.
- Remise en service de la citerne eaux pluviales, production d'eau douce par dessalement
- Energie autonome : courants faibles et forts, communications, protection des lieux (webcam)



# La pose d'une nouvelle croix sur Tévennec



## 3. Le fait du jour

Dimanche 30 septembre 2012 Le Télégramme

## Tévennec. Le message de la troisième croix

La nouvelle croix, scellée hier matin sur Tévennec, au large de la Pointe du Raz, doit conjurer le sort. Pas la mer indomptée ni les croyances humaines mais l'indifférence qui guette le patrimoine des phares et balises. L'aventure dont Tévennec est l'emblème ne fait que commencer.

La troisième croix a pris sa place dans la faille qui enserrait la précédente. Mission accomplie.



La semaine passée, Marc Pointud et Thierry Potier n'ont pas quitté des yeux les prévisions météo sur la pointe du Cap Sizun (29). Ici, il faut anticiper les changements de temps annoncés. Hier, retour du soleil et vent faible à modéré confirmés. Feu vert pour l'opération Tévennec pour les deux responsables de la Société nationale pour le patrimoine des phares et balises. L'amiral Yves Lagane, président de

la SNSM, a fait le déplacement depuis Paris comme partenaire. Le maire d'Audierne est aussi invité à bord de la vedette de sauvetage en mer. À 8 h 30, cap sur Tévennec, îlot isolé au nord du Raz de Sein, à environ 18 km d'Audierne. Les participants vont découvrir la réalité du milieu. Le passage du raz est houleux. On s'y attendait. L'arrivée devant le rocher, coiffé d'un phare, s'avère aussi délicate. Impossible

d'approcher suffisamment pour sauter et agripper l'échelle de fer. Une fois encore, Tévennec ne se rend pas. Marc Pointud et son équipe avaient tout prévu. Médiusés, les quelques spectateurs vont assister à un ballet étonnant.

### Ferrieron entêté

Pascal Moreau et Marc Arzel, deux plongeurs expérimentés, se mettent à l'eau. Thierry Potier les rejoint.

C'est lui, le héros du jour. Il en a le profil. La vie du ferronnier d'art, originaire d'Indre-et-Loire, a changé le jour où, appelé par son ami Marc Pointud, celui-ci l'a conduit au pied du phare d'Armen. Il s'est, depuis, installé aux Forges du Cap, à Pont-Croix (29), et, porté par un élan vital communicatif, voue une partie de son temps et de son talent à Tévennec. En début de semaine dernière, il a forgé une nouvelle croix pour le

La SNSM, créée il y a dix ans, a donc érigé un signal symbolique qui ouvre le chantier de préservation des phares en mer, fragilisés depuis que les hommes les ont progressivement abandonnés.

« Au départ, on m'a ri au nez », se souvient Marc Pointud. Tant que l'administration garantissait la lumière, qui pouvait se soucier de ces tours maçonnées, à peine visibles sur l'horizon du commun des mortels, inaccessibles à jamais au public ?

« Ces monuments de pierre sont la mémoire d'un savoir-faire d'ouvriers, d'ingénieurs, de marins qui avaient une grande intelligence de la mer », a répondu, hier, à Audierne, l'amiral Lagane, partenaire de la SNSM.

### Autorisation temporaire

Marc Pointud a de la persévérance. En juin 2011, il a obtenu, de l'État, une Autorisation temporaire d'occupation de Tévennec, pour dix ans. L'association a lancé l'idée d'y créer une résidence d'artistes. Dérisonnable ? Il faudra rénover la maison dont le toit est bien endommagé, sécuriser l'accès, en installant un corps-mort, trouver de l'énergie...

C'est donc bien contre tout fatalisme que Thierry Potier, le ferronnier entêté, a planté sa croix, hier matin. Le curé Jean Normand l'a bénie depuis le bateau de la SNSM. Il fallait ensuite rentrer. Il n'y aura peut-être pas de retour sur Tévennec jusqu'au printemps prochain.

Ronan Larvor

Voir la vidéo sur

[www.letelegramme.com](http://www.letelegramme.com)

Le 29 septembre 2012 pose de croix en remplacement de la précédente emportée par une tempête.

La pose a été suivie de la bénédiction de la croix et de la mer pour les périls en mer.

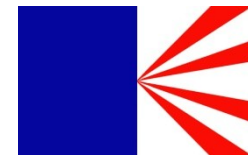
Une manifestation hautement maritime partagée avec la **SNSM** (station d'Audierne) dans le cadre du partenariat national et en présence de l'Amiral Lagane, président de la SNSM.

Ci-contre et page suivante :

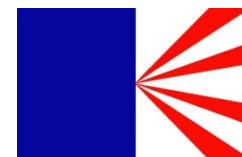
Toutes éditions consacrée à l'événement par le Télégramme qui en a par ailleurs fait sa une en pleine page.



# Développements récents et projets



**CONVENTION DE PARRAINAGE** : Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, opérateur historique des phares, a signé en mars 2014 une convention avec la SNPB pour parrainer des actions de valorisation du patrimoine. Ces actions sont identifiées par les deux logos

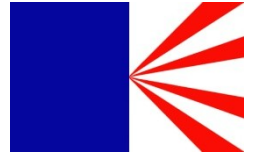


**MOYEN DE NAVIGATION** : La SNPB a organisé une levée de fonds participative via la plateforme My Major Company pour acquérir une embarcation permettant de se rendre sur Tévennec de manière autonome.

**PROJET « ESPRIT DES PHARES »** : La SNPB reçu en don un voilier de croisière dont la restauration sera financée par la même méthode. Ce bateau permettra d'organiser des croisières de découverte des phares notamment pour les jeunes défavorisés. Les partenariats pour cette action sont les bienvenus. Nous demander la plaquette spéciale de présentation.



# Contacter la SNPB



Marc POINTUD  
Président de la SNPB  
06 62 05 65 94  
Mail : [presidence@pharesetbalises.org](mailto:presidence@pharesetbalises.org)

Christophe HUET  
Chargé de mission pour le mécénat  
06 84 63 79 33  
Mail : [mecenat@pharesetbalises.org](mailto:mecenat@pharesetbalises.org)