

La France et le balisage maritime

Autor(en): **Bigo, Ernest**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **28 (1948)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888717>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



LA FRANCE ET LE

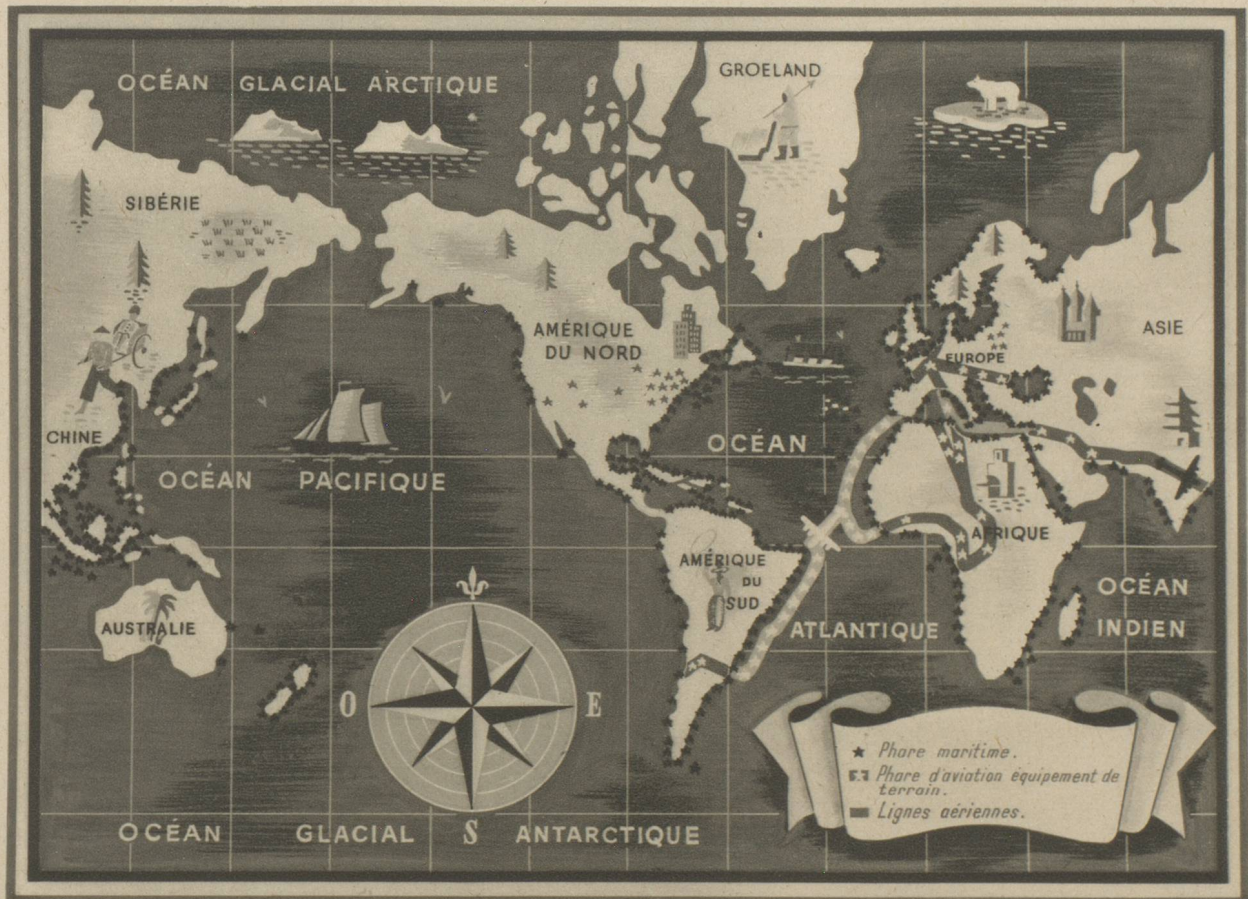
BALISAGE MARITIME

PAR ERNEST BIGO, INGÉNIEUR
ATTACHÉ A LA DIRECTION GÉNÉRALE DES
ÉTABLISSEMENTS BARBIER, BÉNARD ET TURENNE

IL est certaines activités qui caractérisent un pays et une race. Si la France est le pays du bon vin, si Paris est universellement connu pour son charme et son élégance, les Français se sont fait aussi apprécier dans le monde par des qualités qu'on leur conteste volontiers : la ténacité, le goût du travail, l'audace commerciale, l'amour du bien fait.

Le fondateur du balisage maritime moderne est l'illustre savant Augustin Fresnel, connu surtout par ses travaux sur la nature ondulatoire de la lumière. Premier directeur du service des Phares français, il fut le chef de file d'une remarquable cohorte d'ingénieurs et de savants qui devaient améliorer peu à peu l'infrastructure de nos côtes. Augustin Fresnel inventa les lentilles à échelons, aujourd'hui universellement adoptées. Les premières lentilles furent construites du vivant même du savant.

Des perfectionnements multiples leur furent apportés en France et en Angleterre, au cours du XIX^e siècle



LES PHARES FRANÇAIS DANS LE MONDE. — En raison de l'échelle réduite de cette carte, les étoiles ne donnent qu'une idée de la concentration des feux et non de leur position et de leur nombre exacts.



PHARE DE MARSEILLE. — Plateau de Vitrolles.

et l'industrie de l'optique des Phares était arrivée à une quasi-perfection aux environs des années 1880, époque où furent réalisés pour la première fois en France d'immenses optiques ayant près de 3 mètres de diamètre. Les progrès du balisage maritime suivirent ceux de l'industrie. Relativement lents pendant la première partie du XIX^e siècle, ils s'accéléchèrent ensuite très rapidement.

Les progrès ne restèrent évidemment pas cantonnés dans le domaine des optiques, mais l'apparition de l'électricité, celle des gaz provenant de la distillation des corps gras, celle des gaz de pétrole, des perfectionnements mécaniques comme l'invention des soubassements à flotteurs sur mercure, devaient donner au matériel l'allure que nous lui connaissons aujourd'hui.

Dans ces perfectionnements multiples, la France jouit toujours d'une place incontestée à la tête des grands pays maritimes. Cette place, elle la doit au génie de son premier Directeur des Phares, à l'autorité incontestée de ses successeurs, à la compétence de ses services, et à son industrie spécialisée qui s'est montrée, sans aucune défaillance et pendant plus d'un siècle pleine de dynamisme, de sérieux et de désir de renouveau.

L'industrie française du balisage maritime a toujours fait preuve d'une étonnante vitalité. Certains de ses constructeurs existaient déjà au début du XVIII^e siècle et continuent sous le même nom une longue carrière. Les autres maisons, quoique plus récentes, sont déjà centenaires.

L'extraordinaire développement commercial qui marqua la fin du XIX^e siècle et le commencement du XX^e siècle fut une période féconde pour l'industrie du balisage.

Près de 70 millions de francs suisses de matériel de balisage furent exportés pendant cette période. Il suffit de regarder un planisphère terrestre pour se rendre compte que, partout, des lumières françaises brillent dans le monde, et que plus de la moitié des grands phares mondiaux proviennent de nos constructeurs (v. carte page précédente).

La guerre de 1914-18, et surtout celle de 1939-45 portèrent un immense tort à notre industrie; mais, alors que tant d'autres branches de notre activité nationale ne pouvaient reprendre la place que des compétiteurs plus favorisés lui avaient arrachée, notre industrie du balisage, par un effort technique remarquable, une prospection méthodique et soutenue, à vrai dire, par la réputation d'un matériel quasi inusable et par la parfaite connaissance des besoins locaux des pays les plus éloignés, ne tardait pas à reprendre la place que lui envient bien des pays.

Malgré les destructions considérables laissées par la guerre sur le sol français, malgré les pertes subies du fait d'une longue occupation et des deux campagnes militaires très destructives, notre industrie a fait un gros effort pour porter secours à des voisins gravement éprouvés et pour reprendre son courant traditionnel d'exportation. En deux ans, une seule maison française a pu livrer plus de 30 grands phares à l'étranger, représentant une somme globale supérieure à 1.000.000 de francs suisses.

L'industrie aéronautique naissante s'est naturellement reposée sur l'expérience de ses aînés. La guerre de 1914-18 répandit l'usage des vols de nuit. Pour guider les avions de retour de bombardement, le plus grand phare aérien du monde, celui de Saint-Affrique, fut établi sur les collines du Dijonnais. Plus tard, le développement de la ligne de l'Aéropostale, la fameuse ligne Mermoz, devait consteller de matériel français les terrains de la côte sud-américaine.

Entre les deux guerres, la plupart des pays de l'Amérique latine, de nombreux pays européens et les États-Unis eux-mêmes s'adressèrent à nous pour équiper leurs lignes et leurs terrains de grands phares aériens. Dans ce domaine, les gros changements amenés par la guerre et la position prédominante prise par les U. S. A. dans le domaine de l'Aviation commerciale, nous obligent à repartir dans des conditions difficiles. Malgré tout, nos clients traditionnels ont gardé l'habitude de s'adresser à nous et nous reprenons, peu à peu, une place que seuls les événements nous ont contraints de quitter.

Ernest BIGO