

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 28 (1948)
Heft: 11

Artikel: La France et le balisage maritime
Autor: Bigo, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888717>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

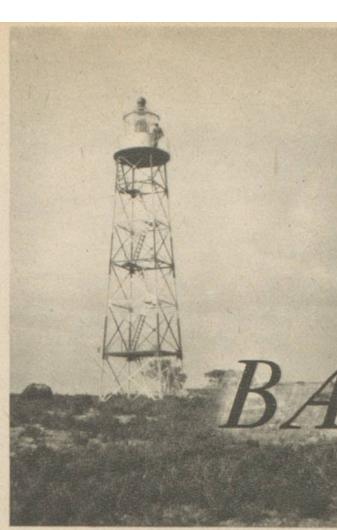
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



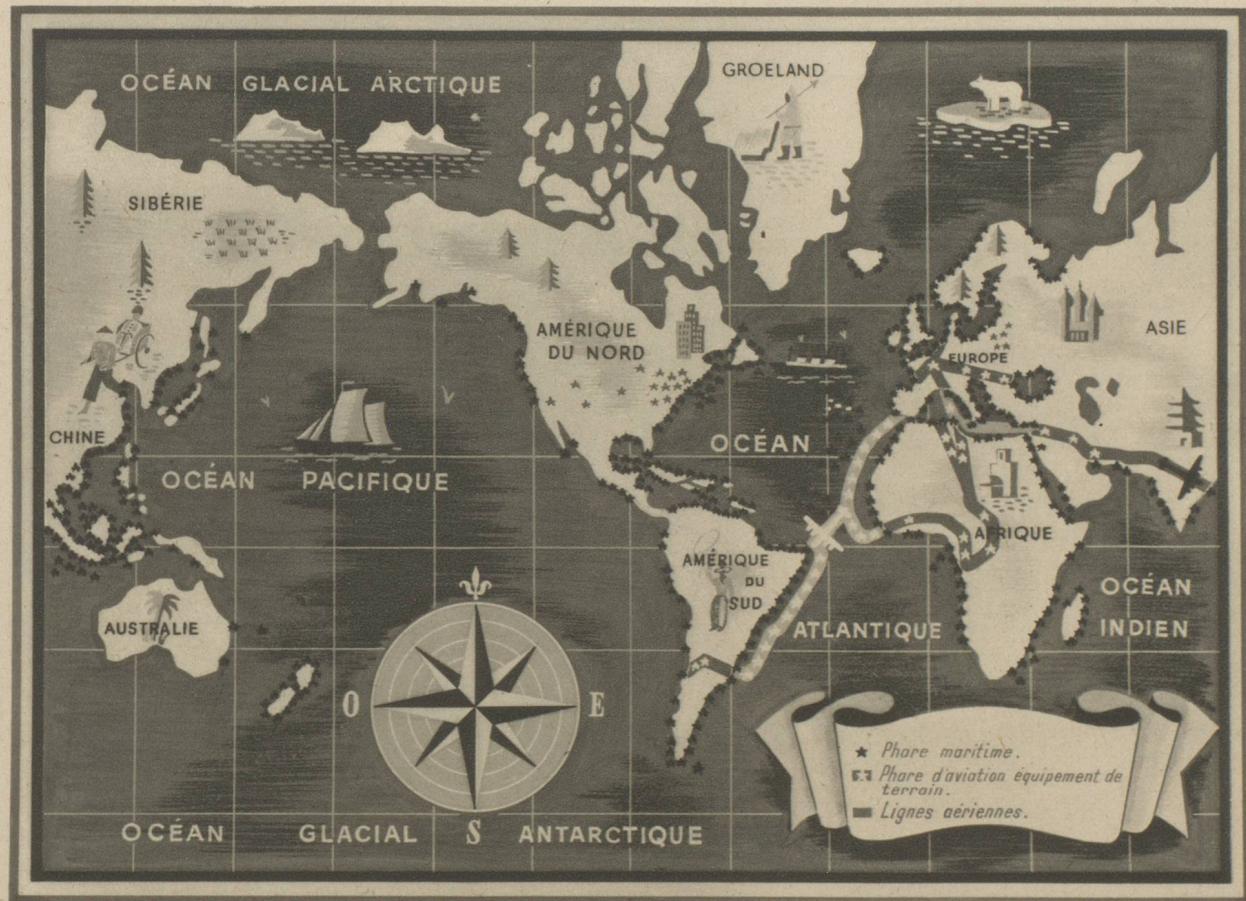
LA FRANCE ET LE *BALISAGE MARITIME*

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

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 xixe 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'accélérèrent 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 ainés. 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 constiller 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