

LES PHARES

LES phares, ce sont des grands yeux attentifs qui, sur toutes les côtes du monde, veillent pendant la nuit à la sécurité des navigateurs. ... "Depuis les premiers temps de la navigation, des efforts constants ont été faits pour établir des marques et des signes dans les endroits où le marin a besoin d'aide pour conduire avec sécurité son navire à travers les dangers semés aux abords des rivages. A ces époques reculées, des châteaux, des clochers, des bouquets d'arbres s'offraient tout naturellement et servaient d'amers de jour; çà et là un feu flamboyant s'allumait au sommet d'une tour pendant la nuit.

"Depuis, les choses se sont modifiées et aujourd'hui les eaux voisines des côtes, partout de par le monde, sont sillonnées de bateaux de toutes sortes, depuis les léviathans à vapeur ou à voiles, jusqu'aux petits caboteurs locaux.

"Pour protéger ce trafic énorme, pour sauvegarder ces milliers d'existences humaines... des phares côtiers sont élevés, qui projettent pendant la nuit de puissants rayons lumineux; des bateaux-feu sont mouillés en des points où, de jour, ils sont comme des sentinelles avancées dans la mer, et qui illuminent au loin durant la nuit les eaux environnantes; des milliers de bouées de formes variées, de tailles et de couleurs différentes (beaucoup, même, rendues lumineuses par l'emmagasinement de gaz dans leurs parois) sont placées suivant les contours

Une description sommaire;

La hauteur de la lanterne au-dessus de l'horizon;

La couleur du feu;

Sa portée;

S'il est fixe, clignotant, à éclats ou éclipses...

Avec ces données, comment naviguer la nuit à proximité des côtes?...

L'exemple suivant va en donner une idée.

Nous partons de ce principe, bien entendu, que le capitaine d'un navire sachant toujours approximativement l'endroit où il se trouve, son but est seulement de préciser rigoureusement cet endroit.

Si donc notre capitaine, s'estimant dans le Sud de Marseille, par exemple, aperçoit soudain devant lui un feu blanc à éclats, il se dira: voici "Planier". Néanmoins, il ouvrira son Livre des Phares pour y lire:

Planier. Sur l'île basse de Planier, à 8 milles au S. O. de l'entrée de Marseille.

Feu-éclair à 1 éclat blanc toutes les 5 secondes.

Portée: 50 milles par temps moyen.

Hauteur du feu au-dessus de la haute mer: 63m, 10.

Latitude: 43° 11' 57" N.

Longitude: 2° 83' 35" E.

Tour ronde en maçonnerie.

Sirène de brume à air comprimé: son, 3 secondes; pause, 57 secondes.

Les éclats ont-ils lieu en effet toutes les 5 secondes?...

Entend-on de plus, pendant 3 secondes le son d'une sirène, qui se tait pendant 57 secondes?...

Oui!... Alors, pas de doute possible: le phare est bien reconnu; il faut le relever sans retard, opération qui permet de jalonner la route par les points A', A'', A''', etc.

Arrêtons-nous un moment ici pour étudier un autre phare que le capitaine verra très clairement lorsqu'il sera à la hauteur du premier: le phare du Saut-de-Marrot.

Le Livre des Phares s'exprime ainsi à son sujet:

Feu-éclair à 1 groupe de 3 éclats blancs toutes les 15 secondes.

Eclipse de 2 secondes 1-2 entre les éclats et de 8 secondes 1-2 entre les groupes.

A éclats blancs du S. 70° 30' E. au N. 34° 30' E. par l'Est.

A éclats rouges sur les îles Ratoneau, d'If et Pomègues et les dangers voisins.

A éclats blancs sur le chenal libre de dangers entre l'île d'If à l'Ouest et le blanc du Canoubier et les roches Taravam dans l'Est.

A éclats verts sur les hauts-fonds qui débordent la pointe d'Endoume et le cap Croisette.

Secteur d'indécision de 4° environ du N., 32° 30' E. au N., 36° 30' E., dans lequel chaque éclat paraît successivement blanc et rouge.

Portée des éclats blancs: 27 milles 5, rouges: 20 milles 5 et verts: 18 milles.

Ceci posé, admettons que le capitaine fasse route par l'Est de Planier, et voyons comment il va utiliser dans ce but ce feu compliqué du Saut-de-Marrot.

En A'', où nous l'avons laissé, sa carte lui montre qu'il n'a pas de dangers immédiats à craindre, mais qu'ils ne manqueront pas bientôt, et il lui faut agir sans retard. Il connaît évidemment ce principe que "la lumière blanche indique les bonnes routes; que la lumière rouge ou verte couvre les dangers".

Il ne naviguera donc que dans les secteurs blancs. Il fera par conséquent une route telle que B, B', l'amenant précisément dans le petit secteur de lumière blanche qui montre le chenal libre entre l'île d'If et le récif du Canoubier, puis il remettra le cap sur le feu, gardé à gauche et à droite par des éclats rouges et verts qu'il ne devra jamais voir.

Une telle route le conduira jusque devant les petits phares rouge et vert marquant l'entrée du port...

* * *

A vrai dire, cela semble bien simple, et l'on se demande peut-être comment la navigation de nuit près des côtes est si souvent marquée par de si terribles catastrophes...

Simple en effet est le petit exposé théorique que nous venons de faire. Mais se doute-t-on seulement des complications qu'apportent et la brume et le vent, les courants, la mer?...

Souvent, les phares les plus éclatants n'apparaissent que sous l'aspect de vagues nébuleuses bien dif-

ficiles à discerner; alors comment compter leurs éclats?... comment contrôler sûrement la durée des éclipses?...

Mais tout ceci n'est rien auprès des erreurs imputables aux caractéristiques des phares elles-mêmes.

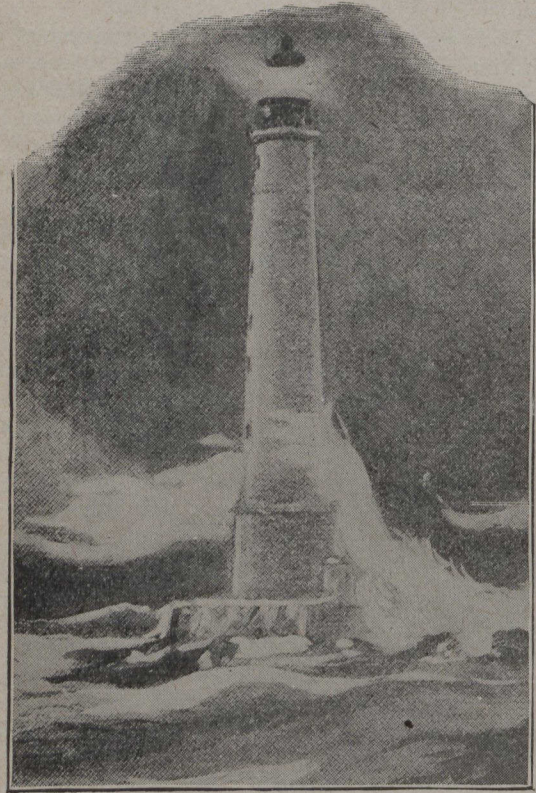
L'opinion publique a été fortement émue, ces dernières années, des accidents successifs survenus précisément dans la région que nous avons envisagée: les abords de Marseille.

Dans l'Ouest de Planier sur la côte, celui-là, s'élève le "feu de Faraman", que nous décrit ainsi le Livre des Phares.

A 1 groupe de 2 éclats blancs toutes les 10 secondes. Eclat: 1 seconde; éclipse totale, 2 secondes; éclat, 1 seconde; éclipse totale, 6 secondes.

Nota — Tenir compte avec soin du caractère de ce feu dont les groupes de deux éclats blancs (en 10 secondes) ne peuvent être confondus avec les éclats blancs réguliers toutes les 5 secondes du feu-éclair de Planier.

N'empêche qu'en dépit de cette dernière remarque, il y a réellement entre les deux feux de Faraman et de Planier un semblant d'analogie qui, si elle n'est pas évidente quand on consulte les textes, ne le devient que trop dans la pratique.



Le phare de Planier, pendant un coup de mistral violent

des chenaux navigables, ou bien encore pour marquer la position des dangers..."

Le plus grand nombre des phares s'élèvent sur le rivage lui-même, au sommet des promontoires, sur les terres avancées, et sont à proprement parler les jalons, les "poteaux indicateurs" des voies maritimes.

D'autres se dressent en pleine mer, sur des roches mi-couvertes, à peine assez grandes pour leurs bases: tels sont ceux, par exemple, de Cordouan, à l'estuaire de la Gironde; de Planier, aux abords de Marseille.

Ce sont, ceux-là, des "feux d'atterrissage", aux caractéristiques très bien définies, qui permettent de baptiser avec précision un point de la côte retrouvé après de longues traversées.

Chacun sait assurément que les phares sont d'une utilité de premier ordre; que tous ont un but précis; mais comment les gens du métier se servent-ils de leurs avertissements pour maintenir leurs navires dans le bon chemin? Comment les distinguent-ils entre eux?... Comment, en un mot, est réglée cette fantaisie lumineuse qui se joue chaque nuit tout au long des rivages?...

Ceci est une question qui semble intéressante pour tous: nous allons la commenter quelque peu ici.

Les caractéristiques des phares sont soigneusement cataloguées dans un document spécial, où l'on voit:



Le phare de Faraman

Pourra-t-on affirmer ne pas "perdre" un éclat sur trois, par mauvais temps? sera-t-on toujours capable de compter rigoureusement les secondes des éclats ou des éclipses?...

Assurément non!...

Un marin prenant faussement, par nuit noire et tourmentée, le feu de Faraman pour Planier, ira infailliblement se jeter à la côte, car si l'on peut sans danger passer à droite et à gauche de ce dernier, qui est sur une île, il n'en est évidemment pas de même de l'autre, bâti sur le rivage...

Attribuer à des phares voisins, aux grands phares d'atterrissage, des caractéristiques prêtant à l'ambiguïté est un danger réel...

Mais le danger le plus fréquent... c'est la "confiance". Le vieux routier des mers considère trop souvent d'un oeil distrait les feux destinés à le guider... Il sait bien, parbleu!... Il est passé par là si souvent!... Et l'on va... le navire marche... jusqu'à ce qu'il s'écrase sur la côte ou sur une roche!...

La sécurité sur mer exige des soins minutieux de tous les instants, et l'absurde abus de la confiance en soi doit être répudié hardiment, en des circonstances où le jeu des mirages, des apparences ou des illusions se donne libre carrière!...

(La suite à la page 250)