

IX<sup>e</sup> CONGRÈS INTERNATIONAL DE NAVIGATION  
DUSSELDORF — 1902.

---

**II<sup>e</sup> Section.**  
**2<sup>e</sup> Communication.**

---

**Protection des phares**  
et autres signaux maritimes  
contre les préjudices causés à leur  
fonctionnement  
par  
les installations privées.

---

**Communication**  
par  
**G. de Joly,**  
Ingénieur des Ponts et Chaussées,  
attaché au Service Central des Phares et Balises, à Paris.

---

**BERLIN.**

P. Stankiewicz' Buchdruckerei.

1902.



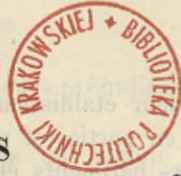
Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316149

3063-167/2018





U1-307120

# Protection des phares

et autres signaux maritimes

contre les préjudices causés à leur fonctionnement

par

les installations privées.

---

## Communication

par

**G. de Joly,**

Ingénieur des Ponts et Chaussées, attaché au Service Central des Phares et Balises,  
à Paris.

---

### Exposé.

Bien que l'usage des phares remonte à une haute antiquité, l'éclairage maritime, tel qu'il est compris aujourd'hui, n'a pas beaucoup plus de cent ans d'existence. Jusqu'à la fin du 18<sup>e</sup> Siècle, les phares établis en petit nombre sur le littoral consistaient en feux de bois ou de charbon, allumés pour la plupart sur des caps saillants ou auprès des ports et des rades de refuge dont ils signalaient le gisement aux navigateurs. Les côtes étaient alors presque désertes et les rares habitations de marins qui s'y trouvaient ne pouvaient en rien troubler le fonctionnement de cet éclairage rudimentaire.

Seuls des feux allumés volontairement par des pilleurs d'épave induisaient parfois en erreur les navigateurs et les conduisaient sur les dangers que les phares existants avaient pour but de leur faire éviter.

L'industrie des naufrageurs n'est plus qu'un lointain souvenir; mais des périls nouveaux menacent la sécurité de la navigation, depuis que les constructions se sont multipliées sur le littoral, en raison du développement de la population maritime et des facilités de déplacement offertes par les Chemins de fer aux habitants de l'intérieur; dans certaines stations balnéaires, les villas, les hôtels et les casinos se succèdent d'une manière ininterrompue sur les falaises ou les plages et y occupent des longueurs de plusieurs kilomètres.

Ces constructions nouvelles encombrant le champ de vue de phares, édifiés à une époque où l'on ne prévoyait pas la possibilité



de leur établissement. Elles en occultent parfois les feux, en totalité ou en partie, et peuvent même troubler les conditions dans lesquelles leurs bâtiments étaient utilisés de jour comme amers.

D'autre part, elles s'illuminent le soir de lueurs multiples qui, dans certains cas, nuisent à la visibilité des feux classés et, dans d'autres, peuvent être confondues avec eux.

Les préjudices causés par les installations privées au fonctionnement des phares et des autres signaux maritimes de l'espèce sont donc de deux catégories. Nous les examinerons successivement, en exposant en détail les circonstances de fait qui paraissent de nature à motiver en la matière l'intervention du législateur, ainsi que la situation légale qui existe actuellement en France et dont l'amélioration paraît désirable.

### *Chapitre I<sup>er</sup>.*

#### **Protection et dégagement du champ de vue des phares et signaux maritimes.**

On se rend compte des modifications profondes survenues dans l'aspect de certaines parties du littoral en considérant le peu d'importance que présentent actuellement pour la navigation certains amers naturels ou artificiels, bouquets de bois, moulins, clochers d'église, à la conservation desquels on attachait, il y a un demi siècle, un vif intérêt.

Le Service des Phares de France a payé pendant quarante cinq ans une subvention annuelle de un franc par pied d'arbre au propriétaire d'un petit bois de chênes, dit bois de Kerlédé, qui servait jadis d'amer à l'entrée de la Loire. Ce bois a été déclassé et le traité passé en 1847 avec son propriétaire a été résilié en 1892, alors que les plantations et les constructions de toute nature s'étaient multipliées autour de lui au point de le rendre complètement invisible de la mer. Vers la même époque, une décision du Ministre des Travaux Publics a déclassé les deux bois de St. Palais qui, avec quelques clochers voisins, constituaient il y a soixante ans les seuls amers utilisables sur la rive Nord de l'estuaire extérieur de la Gironde; cette rive est couverte de dunes sablonneuses, jadis presque désertes et aujourd'hui complètement plantées, où les villas, les jardins et les casinos sont littéralement entassés les uns sur les autres et reçoivent annuellement plus de 30 000 baigneurs pendant la belle saison; dans cette pittoresque agglomération, dont Royan est le centre, les points de repère caractéristiques abondent et ne laissent au navigateur que l'embarras du choix.

De semblables transformations, dont il serait facile de multiplier les exemples en France et à l'étranger, ont pu être parfois



avantageuses à la navigation de jour; elles sont toujours préjudiciables à celle de nuit.

Durant les seules années 1900 et 1901, dans un unique arrondissement administratif, celui de Quimper (département du Finistère), sur le littoral duquel les baigneurs affluent comme sur toutes les côtes Bretonnes ou Normandes et où en outre la petite pêche a pris un développement énorme, trois feux ont été occultés partiellement par des constructions neuves, établies aux abords des ports d'Audierne, de Guilvinec et de Concarneau; ce sont:

1° Le feu fixe d'horizon rouge de Kergadec, qui constitue le feu supérieur de l'alignement servant à pratiquer la passe, dite de mauvais temps, à l'entrée d'Audierne; il est situé à 370 mètres dans l'intérieur des terres et à 32 mètres au-dessus des hautes mers,

2° le feu fixe d'horizon blanc de Léchiagat, qui constitue le feu inférieur de l'alignement servant à pratiquer l'entrée principale de Guilvinec et éclaire en outre les passes secondaires aux abords; il est situé au bord de la côte, à 6 mètres au-dessus du niveau des hautes mers,

3° le feu fixe d'horizon blanc avec secteur rouge de la Croix, qui constitue le feu inférieur de l'alignement servant à pratiquer l'entrée de Concarneau; il est situé dans le port de ce nom, à 14 mètres au-dessus du niveau des hautes mers.

L'occultation partielle du dernier de ces trois feux n'a qu'une importance secondaire et on a pu jusqu'à présent se borner à l'annoncer spécialement aux navigateurs.

A Audierne, au contraire, où le préjudice d'ores et déjà causé à l'éclairage est grave et où des constructions nouvelles peuvent d'un jour à l'autre venir masquer presque complètement le feu de Kergadec, le Service des Phares a dû entreprendre d'urgence la construction d'une nouvelle tour pour recevoir ce dernier et le rendre visible au-dessus de tous les obstacles existants ou probables

A Guilvinec, où le feu menacé est le feu inférieur d'un alignement, le Service des Phares s'est trouvé dans l'obligation, non seulement de reconstruire la tour qui le supporte, mais encore d'exhausser l'édifice du feu supérieur. Il est en effet nécessaire de maintenir ce dernier distinctement visible au-dessus du feu inférieur sur toute la longueur utile de l'alignement, qui jalonne une passe étroite et bordée de dangereux écueils.

Les travaux de reconstruction et d'exhaussement des édifices du feu de Kergadec et des deux feux de Guilvinec sont en cours d'exécution et seront terminés dans le courant de l'année 1902. Leur achèvement remédiera, au moins temporairement, à la situation créée par le développement des constructions neuves aux abords; mais des remaniements analogues des édifices des phares ne sont pas



toujours possibles, ils sont onéreux pour l'État et exigent des délais assez longs qui sont incompatibles avec la complète sécurité de la navigation.

A l'époque où les éclairages des ports d'Audierne et de Guilvinec ont été créés, nul ne prévoyait les difficultés auxquelles le Service des Phares doit faire face aujourd'hui. Depuis lors, l'usage s'est établi d'assurer dans la mesure du possible l'avenir des feux nouveaux en cherchant à acquérir au moment de leur construction des servitudes "non aedificandi" et "non altius tollendi" sur les terrains compris dans leur champ de vue. Mais l'acquisition de servitudes de cette nature, autrefois assez facile à traiter amiablement, devient parfois impraticable, en raison de l'état actuel de la législation française et des plus values données aux propriétés riveraines de la mer par le développement de la fréquentation du littoral.

La constitution d'une servitude sur une propriété est considérée par la jurisprudence comme un démembrement de celle-ci et, si la loi n'a pas prévu son établissement, ce dernier n'est susceptible ni d'être traité conformément aux règles applicables aux dommages résultant de l'exécution des travaux publics, ni même d'être acquis par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, à l'exclusion de la propriété elle-même. La seule voie ouverte à l'Administration française pour établir autrement que par traité amiable une servitude "non altius tollendi" consiste à exproprier les terrains et constructions auxquelles la servitude doit être appliquée et à les rétrocéder ensuite, dûment grevés de cette servitude; leurs propriétaires primitifs pourraient d'ailleurs être fondés à en réclamer alors la remise, par application des Articles 60 et 61 de la loi du 3 Mai 1841 qui a organisé en leur faveur un privilège opposable à tout autre acquéreur éventuel; en cas de désaccord sur le montant du prix de réacquisition, l'Administration devrait retourner devant le jury d'expropriation, seul compétent pour le fixer judiciairement.

Si l'on songe aux formalités et aux délais qu'entraîne en France toute expropriation pour cause d'utilité publique, effectuée conformément à la loi du 3 Mai 1841, si l'on considère en outre qu'en cas d'acquisition suivie de rétrocession le prix d'achat doit être soldé sur les fonds du Service des Phares et le prix de vente encaissé par l'Administration des Domaines au compte des ressources générales du Budget, on se convainc que la procédure ci-dessus indiquée est pratiquement inapplicable.

Le Service des Phares de France en a donc été réduit jusqu'à ce jour à traiter toujours à l'amiable pour l'établissement de servitudes "non aedificandi" ou "non altius tollendi" et à subir les prétentions de ses vendeurs. Ceux-ci sont parfois des marins ignorants de la loi et convaincus de l'existence légale d'une servitude protégée.



geant le champ de vue des phares jusqu'au jour où l'Administration leur offre de leur payer ce qu'ils considéraient comme lui étant dû; leur erreur une fois dissipée, ils ne sont pas moins exigeants que les propriétaires de chalets et de villas, auxquels on veut imposer d'écarter les arbres de leurs jardins ou de renoncer à l'exhaussement éventuel de leurs toitures.

Le Service des Phares et Balises n'est pas le seul qui se soit heurté en France à la quasi impossibilité de suppléer au silence que nos codes observent au sujet de certaines servitudes dont l'établissement présenterait un intérêt public.

L'Administration des Douanes a combattu pendant longtemps pour se faire reconnaître un droit de passage à la lisière des propriétés riveraines de la mer. Elle a dû renoncer à la lutte à la suite d'un décret du 24 Janvier 1849, rendu en Conseil d'Etat, qui a définitivement condamné ses prétentions.

Le Département de la Marine et l'Administration des Télégraphes sont au contraire arrivés à leurs fins dans des espèces tout à fait analogues à celles qui concernent les phares.

Les postes électro-sémaphoriques, qui relèvent en France du Ministère de la Marine et qui possèdent une importance à la fois commerciale et militaire, ont eu à souffrir au même titre que les phares et les amers classés du prodigieux développement des constructions élevées sur le littoral. Le Département de la Marine a alors étudié et a réussi à faire voter par le Parlement une loi spéciale, promulguée le 18 Juillet 1895, sur la "détermination et la conservation des postes électro-sémaphoriques". Cette loi définit l'emplacement et délimite avec précision le champ de vue de chacun des sémaphores; elle interdit d'élever aucune construction nouvelle dans ce champ de vue, sans l'autorisation du Ministre de la Marine et donne à ce dernier le droit d'exiger, s'il le juge nécessaire, la démolition des constructions y existant au jour de la promulgation de la loi, après expropriation dans les formes expéditives prévues par les Articles 75 et 76 de la loi du 3 Mai 1841 pour les travaux militaires. La loi du 18 Juillet 1895 prévoit en outre que les contraventions à ses dispositions seront poursuivies et punies conformément à la législation spéciale relative aux servitudes militaires autour des places et ouvrages fortifiés.

Le Ministre de la Marine, d'accord avec celui de la Guerre, projette d'ailleurs d'étendre aux postes photo-électriques, créés sur le littoral dans un intérêt exclusivement militaire pour l'éclairage des abords des rades et des ports, les règles établies par la loi du 18 Juillet 1895 pour les postes sémaphoriques. Un projet de loi, élaboré dans cet ordre d'idées, a été déposé le 25 Octobre 1901 par le Gouvernement sur le Bureau de la Chambre des Députés. Il y a



lieu de remarquer que ce projet assimile entièrement aux constructions proprement dites les plantations de haies vives, d'arbres et d'arbustes existants ou à établir dans les champs de vue des postes à dégager ou protéger; ces champs de vue ne sont d'ailleurs pas déterminés par le projet de loi qui prévoit simplement leur fixation par des décrets ultérieurs.

Une loi nouvelle, analogue à celle du 18 Juillet 1895, sauvegarderait efficacement les intérêts dont le Service des Phares a la charge; toutefois il semblerait excessif d'établir d'emblée des périmètres de protection pour tous les phares et feux classés; ceux-ci sont en effet beaucoup plus nombreux que les sémaphores et sont répartis sur tout le littoral; quelques uns d'entre eux, les feux supérieurs d'alignement en particulier, dont les altitudes sont soumises à des règles assez étroites et dont la protection présente un intérêt spécial, sont établis à d'assez grandes distances dans l'intérieur des terres. Pour ces motifs, les propriétés à grever de servitudes auraient une étendue et une importance beaucoup plus considérable que dans le cas envisagé par la loi du 18 Juillet 1895.

Il conviendrait donc de se borner à protéger les vues de certains phares pour lesquels la question présente un intérêt spécial. Ces phares seraient définis et leurs champs de vue seraient déterminés par des décrets spéciaux, ainsi qu'il est prévu dans le projet de loi relatif aux postes photo-électriques. Les contraventions aux dispositions de la loi seraient poursuivies administrativement, comme il est procédé en matière de grande voirie.

On doit toutefois se demander si la présentation d'une loi de protection, analogue à celle du 18 Juillet 1895, ne soulèvera pas une vive opposition, quelque soit le soin apporté à limiter la charge en résultant. Celle-ci sera toujours trouvée trop lourde par les intéressés; les considérations de défense nationale ne pourront pas en outre être invoquées au même degré pour les phares que pour les postes sémaphoriques ou photo-électriques.

Le Service des Phares de France pourra donc être condamné à ne réclamer qu'une amélioration plus modeste de la législation actuelle sur la constitution des servitudes.

C'est ce qu'a obtenu depuis longtemps l'Administration des Télégraphes qui s'était heurtée à des difficultés sérieuses, même avant l'établissement de la télégraphie électrique.

Le fonctionnement des télégraphes aériens exigeait en effet dans certaines circonstances l'établissement de servitudes "non altius tollendi", très analogues à celles qui sont nécessaires au fonctionnement de l'éclairage maritime, lequel est assimilable à une télégraphie optique simplifiée. Un décret-loi du 27 Décembre 1851 sur les



lignes télégraphiques stipula en son Article 9 que, lorsque sur une ligne de télégraphie aérienne existante, la transmission des signaux serait empêchée ou gênée, soit par les arbres, soit par l'interposition d'un objet quelconque placé à demeure, mais susceptible d'être déplacé, un arrêté du Préfet du Département prescrirait les mesures nécessaires pour faire disparaître l'obstacle, à la charge de payer une indemnité préalable fixée par le Juge de paix; un arrêté du Maire de la Commune devait suffire pour ordonner l'enlèvement d'un objet mobile et non placé à demeure; l'Administration des Télégraphes recevait de l'article 12 du décret le droit de prendre toutes les mesures provisoires pour faire cesser les dommages résultant des contraventions; le recouvrement des frais entraînés par l'exécution de ces mesures était poursuivi administrativement comme en matière de grande voirie.

Le décret du 27. Décembre 1851 est toujours en vigueur, mais son article 9 n'a plus d'application depuis de longues années. L'établissement de lignes de télégraphie électrique et de téléphonie a d'ailleurs soulevé des difficultés analogues à celle que ce décret avait essayé de résoudre pour les télégraphes aériens. Il entraîne en effet la fixation sur des constructions particulières, ou l'implantation dans des terrains privés, de consoles et poteaux destinés à supporter les fils conducteurs. L'Administration des Télégraphes a d'abord soutenu que ces opérations ne pouvaient donner lieu qu'à des indemnités réglées par la juridiction administrative, comme en matière de dommages causés par l'exécution de travaux publics. Cette thèse n'a pas prévalu et après de longs débats, un arrêt du Tribunal des Conflits en date du 13. Juillet 1884 a jugé souverainement qu'il y aurait là un démembrement de propriété par la création d'une servitude "oneris ferendi" non autorisée par la loi. Le recours à l'expropriation pour cause d'utilité publique s'imposait donc; mais il était impraticable, ainsi qu'il a été expliqué précédemment. Le législateur est alors intervenu.

Une loi du 28. Juillet 1885 a autorisé certaines atteintes à la propriété privée que peuvent exiger l'établissement et l'entretien de lignes télégraphiques et téléphoniques, en décidant que ces atteintes n'entraînent pas dépossession; tels sont l'établissement d'appuis sur les murs de façade et les toitures, l'implantation de supports sur les propriétés non bâties et non closes de murs . . . . . etc. . . . .; les indemnités correspondant à la réparation des préjudices résultant de l'exécution des travaux sont alors réglées par la juridiction administrative. Dans le cas où au contraire l'exécution des travaux est de nature à entraîner une dépossession définitive, la loi du 28. Juillet 1885 exige qu'il soit procédé par expropriation; elle stipule toutefois que les indemnités correspondantes doivent être réglées



dans les formes prévues par l'article 16 de la loi du 21. Mai 1836 sur les chemins vicinaux.

Les textes législatifs que nous venons de rappeler constituent des précédents dont il serait possible de s'inspirer pour donner à l'Administration française, à défaut d'une loi de protection analogue à celle dont bénéficient les sémaphores, un moyen de dégager le champ de vue des phares menacés par les constructions et les plantations avoisinantes.

Les objections, auxquelles pourrait prêter l'établissement sans indemnité d'une servitude "non altius tollendi" grevant une étendue plus ou moins considérable de propriété, ne s'élèveraient probablement pas contre une loi donnant au Service des Phares des armes semblables à celles dont est déjà munie l'Administration des Télégraphes.

Une disposition analogue à celle prévue pour la protection des télégraphes aériens par le décret-loi du 27. Décembre 1851 pourrait être appliquée aux plantations et obstacles amovibles situés dans le champ de vue des phares et feux classés. Une servitude "non altius tollendi", applicable aux constructions fixes élevées ou à élever sur les propriétés comprises dans le champ de vue dont il s'agit, mais n'entraînant pas de démolition des constructions existantes, pourrait, à défaut d'entente amiable entre l'Administration et les propriétaires, être constituée directement par voie d'expropriation; étant entendu qu'il ne serait dû aux propriétaires d'autre indemnité que celle du préjudice résultant de la servitude; cette indemnité serait réglée, les cas échéant, dans la forme prévue par l'article 16 de la loi du 21. Mai 1836 qui, votée pour l'établissement des chemins vicinaux, a déjà été étendue par la loi du 28. Juillet 1885 à l'établissement, à l'entretien et au fonctionnement des lignes télégraphiques et téléphoniques.

La mise en vigueur de dispositions législatives conçues dans l'esprit sus-indiqué aurait pour principal effet de donner à l'Administration le moyen pratique d'imposer, moyennant une juste et préalable indemnité, un démembrement partiel à certaines propriétés. Le nombre de ces dernières pourrait d'ailleurs être très réduit; il est à remarquer en effet, que dans le champ de vue d'un phare, même situé à bonne distance dans l'intérieur des terres comme le sont les feux supérieurs de certains alignements, beaucoup de terrains ne peuvent, en raison du relief du sol, porter de constructions ou de plantations réellement menaçantes pour la visibilité du phare; ils échapperaient donc à toute servitude; seraient seuls grevés les terrains situés en certains points hauts.

Dans ces conditions les charges à imposer ne seraient pas hors de proportion avec les intérêts à sauvegarder. C'est du moins ce



qu'a pensé la Commission des Phares. Saisie dans sa séance du 29. Juin 1901 des questions que soulevait l'occultation partielle rappelée ci-dessus des feux d'Audierne et de Concarneau, cette haute assemblée a émis l'avis qu'il y avait lieu de provoquer une intervention du législateur de manière à rendre praticable l'établissement d'office des servitudes "non aedificandi" et "non altius tollendi" nécessaires à la conservation des champs de vue des phares.

Le vœu ainsi formulé n'a pas encore reçu de suite officielle.

## *Chapitre II.*

### **Réglementation des feux nuisibles à la navigation.**

Les éclairages particuliers qui sont établis et entretenus sur le littoral peuvent troubler de plusieurs manières le fonctionnement de l'éclairage maritime.

Certains éclairages intensifs institués pour faciliter l'entrée des ports, l'usage des écluses ou le débarquement des marchandises, de même que certains éclairages urbains, nuisent à la netteté de la perception des feux de port: ceux-ci, au lieu de se projeter sur un fond relativement obscur aux yeux des navigateurs venant du large, se perdent alors dans l'éclairement général de l'atmosphère et le rayonnement de foyers lumineux dont l'intensité surpasse parfois la leur. Cet inconvénient s'est manifesté pour la première fois en France en 1880, lors de l'établissement de l'éclairage électrique des ouvrages de l'avant port du Havre qui a rendu difficilement visible le feu de la jetée Sud; il a été signalé depuis cette époque dans diverses circonstances, entre autres à Cherbourg où l'établissement récent de l'éclairage électrique des places et quais voisins du port de commerce a nui à la visibilité du feu de la grande jetée de ce port pour les navires entrant en rade par la passe de l'Est. Le Service des Phares de France a pu y remédier d'une manière complète en remplaçant les feux fixes dont la perception était devenue difficile par des feux à éclats rouges, simples ou groupés, se succédant assez rapidement pour que le navigateur ne puisse avoir aucune indécision sur le gisement du feu pendant les périodes d'éclipse. Dans d'autres circonstances, il a été possible de rendre inoffensifs certains foyers lumineux intensifs en les munissant d'écrans ou de réflecteurs convenablement disposés; c'est ainsi que les lampes électriques à arc, qui ont été établies en vue des déchargements de nuit sur l'appontement public de Pauillac, ont été munies de réflecteurs limitant leur zone d'éclairement de manière qu'elle ne dépasse pas en rivière une parallèle menée à 40 mètres de la rive de l'ouvrage; cette mesure a été imposée à la société particulière qui a construit et qui exploite l'appontement, dans le but de sauvegarder la navigation de la Gironde.



par le travers de cet ouvrage, où elle suit l'alignement des feux de St. Lambert et du Débarcadère qui n'en est distant que de 157 mètres.

Nous n'insisterons pas davantage sur les préjudices causés à l'éclairage maritime par les éclairages intensifs de l'ordre de ceux que nous venons d'examiner; ceux-ci ne sont en effet créés, du moins en France, que par l'Etat ou les Municipalités; les Chambres de Commerce et les particuliers peuvent parfois en établir, mais seulement en vertu d'autorisations administratives ou de concessions, dans lesquelles il est facile d'insérer toutes les clauses de nature à sauvegarder le fonctionnement des phares et signaux maritimes.

Ceux-ci ne courent donc de ce chef aucun risque sérieux et il n'y a pas lieu de s'occuper de leur protection légale à ce point de vue. \*)

Il n'en est pas de même en ce qui concerne les dangers résultant pour la navigation maritime des confusions possibles entre les phares et fanaux d'une part et, d'autre part, les foyers lumineux allumés par des particuliers en un point quelconque du littoral. Ces dangers qui sont fort anciens se sont multipliés dans ces dernières années en même temps que les stations balnéaires, dont les hôtels et les casinos sont souvent munis de feux électriques puissants; le Service des Phares de France a eu fréquemment à s'en occuper, notamment à l'occasion de plaintes formulées contre des feux allumés aux hôtels de Berck-sur-Mer et de Cannes. Le Ministre de la Marine a d'autre part signalé au Département des Travaux Publics les dangers d'un éclairage électrique spécial qui avait été établi en vue du renflouement d'un vapeur coulé dans l'Iroise aux abords du phare des Pierres Noires. Tout récemment enfin, en Janvier 1901, le Service des Phares de France a été saisi d'une double réclamation contre les lampes électriques employées par l'entrepreneur des travaux de reconstruction de l'hôtel Royal, sur la plage de Dieppe; l'une de ces réclamations, transmise par le Commissaire de l'inscription maritime

---

\*) Dans les pays où l'éclairage maritime n'est pas entièrement centralisé et où par exemple les feux des ports et des estuaires sont confiés à des autorités locales, des mesures législatives peuvent devenir nécessaires pour assurer l'indispensable harmonie de l'éclairage général et des éclairages spéciaux. C'est ainsi que dans le Royaume Uni, l'Article 634 du „Merchant Shipping act“ de 1894 (Années 57 et 58 du règne de Victoria, Chap. 60), a établi l'hégémonie de la Corporation de Trinity House pour les questions concernant l'éclairage et le balisage des côtes et eaux territoriales d'Angleterre, du Pays de Galles, des Iles Anglo-Normandes et de Gibraltar, celle des Commissaires des phares du Nord pour les mêmes questions concernant l'Ecosse et l'île de Man, celle enfin des Commissaires des phares d'Irlande pour l'île de ce nom et les eaux adjacentes. Ces établissements publics constituent les autorités générales en matière d'éclairage et toutes les autorités locales leur sont subordonnées dans une mesure définie par la loi, sous le contrôle du Board of Trade.



du quartier, faisait connaître que la barque de pêche à vapeur St. Jacques avait failli se mettre à la côte, par une nuit brumeuse, à la suite d'une confusion prolongée entre un des feux de l'hôtel Royal et celui de la jetée Ouest du port; l'autre plainte émanait de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, armateur des navires de la ligne régulière Dieppe-Newhaven, dont un paquebot avait couru pour le même motif les plus sérieux périls.

Le Service des Phares a dû répondre à ces diverses réclamations en invoquant l'impossibilité légale où il se trouve d'exiger la suppression ou la modification des foyers lumineux nuisibles à la navigation. Aucun article de la loi ne paraît en effet applicable à ces foyers et les réglemens de police que les Préfets pourraient prendre à leur égard, dans l'intérêt de la sécurité publique, en vertu des pouvoirs généraux qui leur sont conférés par quelques anciens textes, tels que l'article 2.9° de la Section III des Lettres patentes de Janvier 1790, seraient dépourvus d'un fondement légal suffisant.

Le Service des Phares ne peut donc, en présence d'incidents analogues à ceux qui se sont produits en 1901 à Dieppe, qu'agir par persuasion sur les auteurs responsables des foyers lumineux en cause ou remanier les feux classés avec lesquels ces derniers ont été confondus.

Ces feux classés sont en général fixes d'horizon blancs. Fréquemment employé en tous pays lors de la création de l'éclairage maritime, le caractère dont il s'agit est aujourd'hui abandonné de plus en plus, tant en raison de son défaut de netteté que de la faible puissance lumineuse qu'il comporte.

En France, la Commission des Phares a réclamé dès 1888 la transformation progressive des feux fixes servant à l'atterrissage ou compris dans la ceinture lumineuse couvrant l'ensemble du littoral. Depuis lors toutes les études auxquelles il a été procédé en vue de remaniements de l'éclairage, et en particulier une enquête nautique ouverte récemment au sujet de l'amélioration de l'éclairage général des côtes de l'Algérie, ont mis en évidence l'intérêt que les navigateurs attachent à la suppression du caractère du feu fixe, au moins dans les phares de quelque importance. Cette tendance s'est également manifestée à l'étranger. Le Lighthouse Board des Etats Unis, sur le littoral desquels on trouve un très grand nombre de feux fixes d'horizon blancs, a adressé à ses agents en 1897 des instructions leur prescrivant de profiter de tous les remaniements de l'éclairage pour en réduire le nombre. Récemment encore le Congrès de l'Association Internationale de la Marine, réuni en 1901 à Monaco, émettait, sur la proposition du Colonel Hozier, Secrétaire du "Lloyd's Committee" de Londres, un voeu en faveur de la suppression des feux fixes blancs.



Cette suppression s'impose dans les phares de grand atterrage ou les phares côtiers; mais, même ainsi limitée, elle exige des dépenses élevées et des délais fort longs; elle ne paraît pas applicable à tous les feux de port, dont beaucoup sont fixes et sont condamnés à le rester encore bien que l'emploi des appareils à éclats ou à occultations, simples ou groupés, y devienne de plus en plus fréquent; elle ne l'est pas davantage aux feux très nombreux qui sont allumés dans les estuaires et sur les bords des rivières maritimes, non plus qu'à certains feux de direction ou d'alignement.

Il est donc impossible, en règle générale, de protéger la navigation contre les confusions dangereuses entre feux classés et foyers lumineux privés par un abandon complet du caractère de feu fixe blanc pour les premiers. Cet abandon constitue une ressource précieuse dans certains cas particuliers; c'est à lui qu'a dû recourir notamment le Service des Phares de France pour améliorer la situation au port de Dieppe, où le feu fixe blanc de la jetée Ouest va être transformé en feu à occultations régulières; mais l'adoption de mesures semblables ne peut assurer la sécurité de la navigation que d'une manière onéreuse, lente et précaire et ne saurait remédier à l'absence de dispositions législatives sur les feux nuisibles dans les pays qui en sont dépourvus.

Le silence de la loi Française sur ce point, comme sur tous ceux concernant la protection de l'éclairage maritime, doit être attribué à ce que les mesures réglementaires sur les ports et la police de la navigation ont pour base en notre pays la célèbre ordonnance de Colbert sur la Marine, laquelle, en raison de sa date (Août 1681), est naturellement muette sur les phares et signaux maritimes.

En d'autres pays, au contraire, la question des feux nuisibles a déjà attiré l'attention du législateur.

C'est ainsi qu'aux Etats Unis, l'article 5358 des "Revised Statutes" contient la stipulation suivante:

"Toute personne qui montre un feu nuisible (false light) ou qui éteint un feu utile, avec l'intention de mettre un navire faisant route sur mer en danger ou en détresse, sera punie par une amende qui ne dépassera pas 5000 dollars et emprisonnée, avec "hard labor"; pendant un délai qui n'excèdera pas dix années".

Cet article de loi qui vise spécialement les naufrageurs et pilliers d'épave doit également permettre de réprimer, après mise en demeure préalable de l'autorité maritime, l'exhibition des feux nuisibles.

Dans le Royaume Uni, le législateur a depuis longtemps donné aux corporations et établissements qui ont la charge de l'éclairage maritime (savoir la Corporation de Trinity House, en Angleterre, les Commissaires des phares du Nord, en Ecosse, et les Commissaires des



phares d'Irlande, dans l'Île Soeur) le pouvoir d'interdire ou d'empêcher l'usage de feux irréguliers ou susceptibles de causer des erreurs. Le Parlement n'a pas voté sous le règne de Victoria moins de deux lois en la matière, la première remonte aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> années (Merchant Shipping act, chap 104, articles 415 et 416) et la seconde aux LVII<sup>e</sup> et LVIII<sup>e</sup> années de ce règne (Merchant Shipping act, chap 60, article 667). Cette dernière qui est toute récente mérite d'être citée intégralement.

Art. 667. § 1. "Lorsqu'un feu ou une lumière sera allumé ou montré en telle place ou de telle manière qu'une confusion pourra se produire avec le feu d'un phare, l'autorité générale en matière d'éclairage maritime, dans le domaine de laquelle se trouvera le lieu considéré, pourra adresser au propriétaire de l'emplacement où le feu ou la lumière est allumé ou montré, ou à la personne ayant la charge de ce feu ou de cette lumière, une mise en demeure d'avoir à prendre, dans un délai raisonnable spécifié par la mise en demeure, les mesures nécessaires pour éteindre ou masquer efficacement le feu ou la lumière et pour prévenir le rétablissement ultérieur d'un feu ou d'une lumière semblable."

§ 2. "La mise en demeure pourra être, soit notifiée à la personne de l'intéressé, soit remise à son domicile, soit affichée en un lieu bien en vue près du feu ou de la lumière auquel elle se rapporte."

§ 3. "Si quelque propriétaire ou personne à qui une mise en demeure aura été adressée, conformément aux stipulations du présent article, s'abstient, sans motif valable, de se conformer aux indications de cette mise en demeure, il sera en contravention et, en sus des autres pénalités ou charges qu'il pourra encourir, il sera pour chaque délit puni d'une amende n'excédant pas cent livres (2500 francs)."

§ 4. "Si quelque propriétaire ou personne à qui une mise en demeure aura été adressée, conformément aux stipulations du présent article, néglige d'éteindre ou de masquer efficacement le feu ou la lumière mentionnée dans la mise en demeure, l'autorité générale en matière d'éclairage maritime pourra faire entrer ses agents ou ouvriers dans l'emplacement où se trouve le feu et la lumière et l'éteindre, sans faire de dommages non nécessaires; les dépenses exposées par elle, en procédant ainsi qu'il vient d'être dit, seront recouvrables sur le propriétaire ou la personne à qui la mise en demeure aura été adressée, de la même manière que les amendes spécifiées au présent acte."

La législation anglaise est, on le voit, des plus nettes et donne aux Services des Phares d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande un pouvoir presque discrétionnaire, qui peut être trouvé surprenant dans un pays où l'inviolabilité du domicile est un dogme, mais qui est toléré en raison de l'importance attachée par un peuple de marins à tout ce qui concerne la sécurité de la navigation.



L'absence de toute disposition législative sur la matière des feux nuisibles n'a pas eu jusqu'ici en France de conséquence désastreuse; mais des incidents analogues à ceux qui se sont produits à Dieppe en Janvier 1901 peuvent d'un jour à l'autre devenir l'occasion de sinistres, dont l'opinion publique tendrait infailliblement à rendre l'Administration responsable.

M. le Ministre des Travaux Publics a décidé, en conséquence, le 25 Avril 1901 de faire élaborer et de déposer à la Chambre des Députés un projet de loi destiné à combler la lacune que présente sur ce point la législation française.

Il a prescrit d'adopter, pour la préparation du projet de loi dont il s'agit, la marche qui a déjà été suivie pour l'élaboration de la loi du 27 Mars 1882 sur la protection du balisage maritime, c'est à dire de consulter tout d'abord la Commission des Phares, puis de faire étudier un texte par une Commission interministérielle formée de représentants des départements intéressés et de soumettre en dernier lieu ce texte à l'examen du Conseil d'Etat.

Cette procédure suit son cours normal.

Saisie de la question dans sa séance du 29 Juin 1901, la Commission des Phares a affirmé la nécessité de la Loi en préparation et a recommandé qu'elle soit rendue applicable aux feux nuisibles de toute nature, allumés dans les eaux françaises aussi bien que sur le littoral de la mer, des étangs salés et de la partie maritime des fleuves en aval d'une limite à déterminer.

La Commission interministérielle prévue par la décision du 25 Avril 1901 a été constituée le 13 Janvier 1902, à la suite d'un accord intervenu entre les Ministres de la Justice, de la Marine et des Travaux Publics qui y sont tous représentés.

Cette Commission poursuit actuellement ses travaux dont le résultat paraît devoir être soumis à bref délai au Conseil d'Etat, puis au Parlement.

Paris, le 1<sup>er</sup> Février 1902.

---







Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307120

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316149