

## PHARES ET BALISES EN INDOCHINE

(*La Politique coloniale*, 16 mai 1899)

La portion des crédits restés sans emploi en 1898 pour l'éclairage et le balisage des côtes de l'Annam et du Tonkin sont transportés au budget extraordinaire de l'exercice courant.

Ces travaux comprennent les dépenses à l'entreprise et celles sur somme à valoir. Ils concernent :

- 1° La construction du phare de Hondau ;
- 2° L'acquisition d'un bateau remorqueur de mer ;
- 3° La fourniture et le montage d'un tambour tournant, de lentilles angulaires dioptriques de 1<sup>er</sup> ordre pour le phare des Norway ;
- 4° La construction d'une tour métallique au phare de Poulo-Canton ;
- 5° La fourniture et pose du feu éclair du même phare ;
- 6° Le phare de Tien-tcha.

Les crédits ainsi rattachés s'élèvent à la somme totale de 141.591 piastres. Ils continueront à être affectés aux travaux pour lesquels ils ont été ouverts.

---

### LE BALISAGE ET L'ÉCLAIRAGE DES CÔTES INDO-CHINOISES

(*Le Petit Marseillais*, 23 octobre 1904, p. 1)

La Nécessité de songer à la Défense de l'Indo-Chine. — Les Voisins dangereux. — Des Phares, encore des phares. — Annam, Cochinchine et Cambodge. — Pour les paquebots annexes des Messageries Maritimes. — La Sécurité de la mer.

C'est devenu un cliché de dire que les événements qui se déroulent en Extrême-Orient comportent des enseignements tels que nos gouvernants doivent d'ores et déjà prendre les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'Indo-Chine et la mettre à l'abri d'un coup de main.

Les ministères de la marine et des colonies ont pris, nos lecteurs le savent, de récentes mesures en vue d'augmenter d'importantes unités notre flotte d'Extrême-Orient, et une lettre particulière que nous recevons d'Indo-Chine de la part d'un de nos concitoyens attaché à la direction générale des travaux publics, nous permet d'indiquer que les travaux de balisage et d'éclairage des côtes indo-chinoises sont poussés avec la plus grande activité.

Il est certain que ces ouvrages sont nécessaires à l'organisation de la défense de notre grande colonie asiatique, mais ils sont également appelés à rendre de grands services à la navigation commerciale, l'éclairage des côtes étant un facteur essentiel du développement et de la prospérité d'un pays.

Il y a quelques années, les travaux de balisage étaient à peu près nuls sur les côtes du Cambodge et de l'Annam, et les navires que surprenaient les typhons ou la mousson de Nord-Est, si fréquents en ces parages, couraient de grands dangers et ne pouvaient découvrir, au premier aspect, l'endroit propice à leur servir d'abri.

M. Doumer est le premier gouverneur général qui comprit que, pour donner une impulsion commerciale aux pays dont il avait charge, il devait les doter de phares et de constructions signalétiques assurant la sécurité en mer.

M. Beau a, depuis, continué l'œuvre de son prédécesseur et, à l'heure actuelle, avec les phares en service et ceux dont la construction s'achève, on peut dire que les côtes de notre colonie d'Asie sont parfaitement sûres et la navigation dans le golfe du Tonkin sans danger.

Sur toute la côte, ces ouvrages sont ainsi distribués : les phares de Ko-Samit et de Rong-Sam-Lem (en construction tous deux sur les côtes du Cambodge ; le phare du cap Saint-Jacques (en service) éclairant l'entrée de la rivière de Saïgon ; le phare de Poulo-Condor et celui de Kéga (en service) sont de suffisantes indications placées sur les côtes de Cochinchine.

La côte d'Annam, particulièrement accidentée, est pourvue de moyens d'éclairage plus nombreux et plus rapprochés. C'est d'abord le phare de Padaran, situé vers la pointe la plus à l'est de l'Indo-Chine et qui est utilisé non seulement par la navigation côtière, mais encore par les grands paquebots allant en Chine et au Japon.

Le phare de Hon-Lon (en construction), situé sur Kate-Thré, sera particulièrement utile aux paquebots annexes de la Compagnie des Messageries Maritimes et aux navires faisant le service entre Hong-Kong et les divers ports de l'Indo-Chine. Il en est de même des phares de Varella, de Poulo-Gambir et, enfin, plus au nord, vers le Tonkin, des phares de Hon-Dau et de Norway.

Il est à remarquer que la plupart de ces phares, et notamment les derniers construits, ont des appareils de feux-éclairs allumés d'après les derniers procédés de l'incandescence par la vapeur de pétrole et ont, par conséquent, une très grande intensité lumineuse.

À ces phares d'une grande importance, il convient d'ajouter les feux secondaires qui éclairent l'entrée des ports : tels ceux de Quinhon, à l'entrée du port du même nom ; le phare de l'Observatoire, à l'extrémité de la presqu'île de Tien-Tcho et éclairant le port de Tourane, le plus important de l'Annam, qui, par sa situation géographique exceptionnelle, par sa rade superbe, par son chemin de fer le reliant à Hué et à l'intérieur de l'Annam et par sa proximité des mines de charbon, est appelé à un grand avenir.

Telle est, d'après des renseignements puisés à source certaine, la situation des côtes indo-chinoises. Quand tous les phares en construction seront en activité, ces côtes seront parfaitement éclairées dans toute leur étendue, — et malgré les difficultés qui proviennent de la nature accidentée des fonds aussi bien que de la fréquence des typhons qui sévissent, vers l'Annam, pendant la mousson de Nord-Est, la navigation dans ces parages pourra s'effectuer sans danger et la défense par mer s'organiser dans le plus bref délai et avec toutes les garanties de précision de sécurité désirables.

Jean Servien.

---