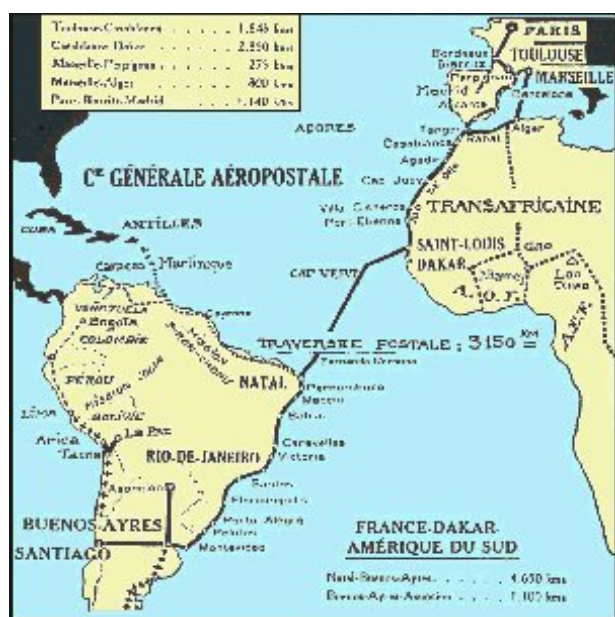


## BAZIEGE ET SON PHARE AERONAUTIQUE.

Evoquer l'histoire du phare de Baziège, c'est d'abord le replacer dans son contexte aéronautique de l'entre-deux guerres, particulièrement cette époque 1925-1930 qui fut capitale pour les débuts de l'aviation commerciale. En effet au sortir de la Première Guerre Mondiale l'aviation se retrouve privée de sa finalité stratégique, beaucoup de pilotes sont disponibles et l'on va repenser l'utilisation de l'avion à des fins civiles.



Toulouse constitue l'un des pôles d'attraction essentiel de cette activité naissante avec la firme LATECOERE installée à Montaudran. Au tout début il s'agit de transporter passagers et courrier (particulièrement lucratif) en "vol à vue" de jour. Mais la nécessité d'assurer des acheminements réguliers conduit très vite à mettre au point le "vol de nuit". Il ne s'agit pas encore de pilotage sans visibilité mais seulement de navigation entre points lumineux identifiables par des codes d'éclairs successifs. Le tout jeune Service de la Navigation Aérienne commencera donc au milieu des années 20 l'implantation d'un réseau lumineux jalonnant les axes aériens majeurs tels Paris-Londres, Paris-Bruxelles,

Paris-Strasbourg, Paris-Lyon-Marseille et Bordeaux-Toulouse-Perpignan-Espagne. C'est ainsi que l'on retrouvera sur l'axe Toulouse-Narbonne une chaîne de phares installés à Baziège, Montferrand, Barrié (Castelnaudary), Alzonne, Barbaira, Lézignan, Sallèles d'Aude, destinés à baliser cet itinéraire essentiel utilisé par les pilotes des lignes LATECOERE (qui deviendront AÉROPOSTALE puis AIR FRANCE ) pour acheminer le courrier de Toulouse-Montaudran jusqu'en Afrique et en Amérique du Sud. Des pionniers comme Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry se sont illustrés sur ces lignes.



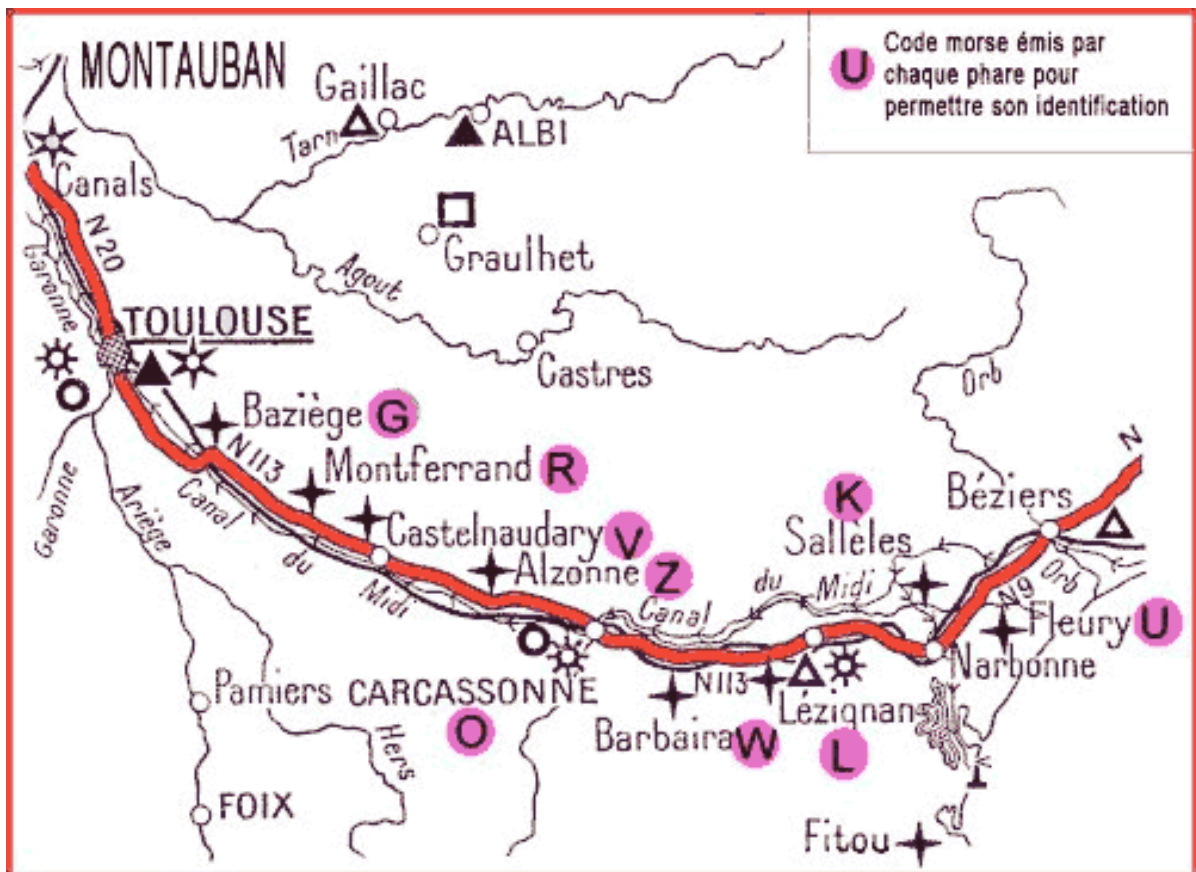
Vue du phare aéronautique de Baziège, côté Est avant la construction du lotissement.

La plupart de ces phares étaient allumés à la demande, la quantité de trafic aérien ne nécessitant pas un fonctionnement permanent. Il a donc fallu mettre en place un réseau de préposés contactés par télégramme ou téléphone pour régler l'horloge de commande dans le créneau horaire correspondant aux passages d'avions.

On trouve à ce sujet dans plusieurs pages du GUIDE MICHELIN AERIEN 1936, la mention suivante encadrée : "SI VOUS AVEZ L'INTENTION D'EFFECTUER UN VOYAGE DE NUIT, DEMANDEZ AU CHEF DE L'AERODROME DE DEPART DE FAIRE ALLUMER LES PHARES SITUES SUR VOTRE ROUTE "

### Plateforme du phare de Montferrand (Aude)

Qui étaient ces préposés? Des gens du village qui, par leur fonction ou leur proximité du phare, avaient accepté cette charge (moyennant probablement une rétribution du Service de la Navigation Aérienne). Ils assuraient également une maintenance sommaire, comme par exemple le changement des tubes au néon hors d'usage. Une ou deux fois par an, le responsable du district dont ils dépendaient leur rendait visite (il s'agissait dans la région du commandant de l'aérodrome de Toulouse ou de Perpignan). A Baziège le préposé était Mr Alexis VIDAL, meunier, dont le moulin à vent se trouvait à proximité du phare. Le moulin et le phare trônent encore sur la colline au sud-est du village. A Montferrand, il s'agissait de Mr PINEL, garde-champêtre. A Barrié, Mr GUILHEM, jardinier du domaine où se trouvait le phare. A Barbaira, Mr NICOL, instituteur. Ainsi un certain nombre de villageois furent impliqués dans la régularité du trafic aérien de l'époque. Ils sont d'une certaine façon les prédécesseurs des aiguilleurs du ciel de maintenant, même si leur charge n'était qu'une occupation annexe. Il serait intéressant de poursuivre la prospection de village en village à travers la France pour retrouver ces traces ignorées de l'assistance à l'aviation commerciale, tant qu'elles sont encore identifiables.



Carte de la ligne Toulouse-Narbonne montrant l'emplacement des phares aéronautiques

Quant aux phares eux-mêmes, dont l'utilisation prit fin avec la Deuxième Guerre Mondiale, peu d'entre eux subsistent encore et ceux de Baziège et Montferrand constituent de rares exemples toujours debout. Une restauration s'impose, dans le cadre d'une préservation

du patrimoine aéronautique régional. Là où l'histoire aéronautique a connu certains de ses plus grands moments, on peut espérer que les instances concernées ne resteront pas insensibles.

Le phare aéronautique de Baziège est aujourd'hui la propriété de la Commune de Baziège.

Le propriétaire du champ sur lequel il était implanté ayant toujours refusé son accès, il n'a pas été possible de le restaurer plus tôt. Il a fallu attendre que cette parcelle constructible soit acquise par le promoteur « S.A.R.L. LES JARDINS DU PHARE » pour que des tractations aient lieu avec la Mairie de Baziège en vue de l'acquisition d'une parcelle de 10 ca sur laquelle est implanté le phare. L'acte d'achat par la Commune de Baziège a été concrétisé le 10 décembre 2007.



Depuis 1993, des conférences organisées par l'A.R.B.R.E. (Association de Recherches Baziégeoises : Racines et Environnement) ont contribué à la connaissance de l'aéropostale, des hommes qui ont fondé son mythe et du phare lui même. Un détail de ces conférences est donné en annexe.

Un panneau explicatif du rôle joué par ce phare aéronautique au temps de l'aéropostale a été posé en 2011, après une inauguration lors des Médiévales de cette année-là. Il a été implanté sur la pelouse d'un square situé en face de la parcelle sur laquelle il se dresse.

André. BRISMONTIER,  
ingénieur navigation aérienne,  
Pierre FABRE,  
vice-président de l'ARBRE

