

L'EVOLUTION DE LA LEGISLATION RELATIVE AU PILOTAGE

Introduction

Première partie : de l'Ancien Régime à l'Empire, constitution d'un cadre juridique

- 1) Vers une définition progressive des droits et devoirs des pilotes
- 2) Adoption d'une « charte » du pilotage : le décret du 12 décembre 1806

Deuxième partie : le XIXème siècle, des évolutions impulsées par des mutations technologiques, économiques et sociales

- 3) Des droits de pilotage bouleversés par l'essor de la navigation à vapeur
- 4) L'émergence de la question sociale

Troisième partie : 1905-1928, à la recherche d'un nouvel équilibre

- 5) 1905-1920 : la réforme introuvable
- 6) La loi du 28 mars 1928 : les pilotes font prévaloir leurs vues

Notes

Sources

INTRODUCTION

Il serait bien délicat de dresser une liste complète des textes qui ont régi, en France, le pilotage tant sont nombreux les ordonnances, lois et autres décrets sur ce sujet. Leur application a, en outre, été variable d'un point à un autre du littoral, des règlements ou coutumes locales étant parfois venus en modifier la portée. Les pages qui suivent n'ont donc pas prétention à être exhaustives, d'autant que certaines sources n'ont pu être consultées. Nous nous attacherons par contre à présenter les principales étapes de l'évolution de cette législation en la mettant en perspective par rapport à quelques grands concepts qui ont prévalu à son élaboration. Nous centrerons nos propos sur les pilotes lamaneurs ou locmans, chargés de conduire les navires dans les rades et les rivières. Mais nous n'évoquerons que brièvement les pilotes hauturiers, travaillant en haute mer, dont les fonctions furent supprimées sous la Révolution.

Quelle que soit l'époque, les réflexions du législateur sont restées axées sur quelques questions clés. Le pilotage doit-il être obligatoire ? Comment en calculer les droits ? Sur quels critères recruter le personnel ? Dans quelles mesures celui-ci peut-il exercer librement ses activités ?

Nous assistons tout d'abord, du XVIème au XVIIIème siècle, à la constitution d'un cadre général définissant les droits et devoirs des pilotes. L'ordonnance d'août 1681, si elle laisse le pilotage facultatif, dresse pour la première fois de façon précise les droits et devoirs des pilotes. Puis, le décret du 12 décembre 1806, véritable "charte" du pilotage, rend obligatoire le paiement de droits pour les bâtiments d'un certain tonnage. Mais, ce texte, davantage bâti sur le passé que sur l'avenir, se trouve vite inadapté face à l'évolution technologique, économique et sociale du XIXème siècle.

Aussi dans une seconde phase, cette "charte du pilotage" qui avait mis si longtemps à se construire, est-elle régulièrement attaquée. Mais les modifications apportées à la législation ne sont finalement que partielles.

Il faut attendre le début du XXème siècle, pour voir réellement se recomposer un nouveau cadre législatif, concrétisé par l'adoption de la loi de 1928 qui modernise l'institution du pilotage sans rompre toutefois avec ses anciennes bases.

Ces textes ne sauraient être le seul reflet de la volonté de l'Etat d'encadrer une profession "stratégique" pour le commerce maritime. Différents acteurs sont intervenus. Les pilotes bien sûr, mais aussi les chambres de commerce et l'armement. Les premiers ont défendu un pilotage obligatoire géré de manière décentralisée. Les seconds ont plutôt été partisans d'un pilotage facultatif aux droits réduits.

**PREMIERE PARTIE : DE L'ANCIEN REGIME A L'EMPIRE
CONSTITUTION D'UN CADRE JURIDIQUE**

1) Vers une définition progressive des droits et devoirs des pilotes

Une activité qui commence à être réglementée dès le Moyen-Age

Les règlements sur le pilotage existaient déjà au Moyen-Age. Les "Jugements" ou "Rôles d'Oléron", recueil de lois maritimes datant du XIIème/XIIIème siècles (1), mentionnent ainsi le "lodeman" chargé d'amener les nefes affrétées pour le commerce "jusques au port à sauveté" pour y être déchargées. De grandes responsabilités pèsent dès ce moment sur ses épaules puisqu'il risque la peine de mort en cas de perte du bateau qu'il conduit. Des dispositions semblables se retrouvent également dans le "Consulat de la mer", autre recueil de lois maritimes daté du XIIIème siècle.

Le XVIème siècle marque cependant véritablement le début de la législation sur le pilotage. Aux textes concernant divers ports comme Dunkerque, Le Havre ou Rouen, s'ajoutent les premiers documents de portée nationale tel l'édit d'Henri III de 1584 (2). Celui-ci concerne aussi bien les pilotes hauturiers que les pilotes lamaneurs ou locmans, sans faire la différence entre les deux professions. Seuls les navires étrangers sont alors astreints à prendre un pilote. Ce texte évoque déjà, même si ce n'est que succinctement, les principaux aspects de la législation sur le pilotage qui seront progressivement développés par la suite. Vu l'importance de sa fonction, le pilote doit être "expérimenté". Mais aucun âge minimum n'est alors fixé pour l'accès à la profession. Le candidat doit être "examiné" par deux anciens maîtres, en présence de l'Amiral (3) ou de ses Lieutenants, de "deux échevins de la ville ou Notables bourgeois" du lieu de l'examen. En contrepartie, il est interdit à ceux qui n'ont pas été instaurés pilotes ou lamaneurs de faire entrer ou sortir un navire d'un port.

Le roi n'entend pas cependant laisser les pilotes profiter de leur position vis à vis de ceux qui requerront leur service. Si un pilote lamaneur intervient, défense lui est faite d'abandonner le navire "avant qu'il ne soit entré au quay ou que sortant il ne soit en pleine mer". Il lui est aussi défendu d'"aller au devant des navires ... plus loing que la rade de la mer", ce qu'il pourrait être tenté de faire pour obtenir des gains importants, la distance étant prise en compte dans le calcul du montant du pilotage. Les pilotes ne sont d'ailleurs pas maîtres des tarifs qui doivent être fixés par l'Amiral ou ses officiers avec l'aide de personnes qualifiées. Dans certains ports, les décisions sont néanmoins davantage du ressort des municipalités que de l'administration royale. Les lamaneurs ont d'autre part interdiction de "contraindre les marchans ou maistres des navires promettre ou bailler davantage que le prix qui sera arbitré".

L'ordonnance de la marine de 1681

L'ordonnance de la marine de Louis XIV d'août 1681 (4) va affiner les droits et devoirs des pilotes lamaneurs dont les fonctions sont, cette fois, bien identifiées par rapport aux pilotes hauturiers.

Le nombre de pilotes lamaneurs est fixé localement "par les officiers de l'Amirauté, de l'avis des Echevins et des plus notables bourgeois". Les conditions de leur recrutement deviennent plus strictes. Il faut désormais être âgé d'au moins 25 ans. "Avant cette ordonnance on recevoit des pilotes à l'âge de 18 et 20 ans ce qui étoit un grand abus, en mettent ainsi la vie et les biens des sujets du Roi sous la conduite de gens si peu expérimentés", remarque le juriste, René-Josué Valin, qui publia en 1760 un commentaire de l'ordonnance. Le futur pilote est soumis à un examen portant sur les "manoeuvres et fabrique des vaisseaux", semblable à celui des capitaines et maîtres. Mais il est aussi interrogé sur « l'ensemble des cours et marées, des bancs, courans, écueils et autres empêchements qui peuvent rendre difficiles l'entrée et la sortie des rivières, ports et havres" de son

lieu d'établissement. Le pilote lamaneur n'a pas à connaître toutes les côtes de France, mais celles où il exercera, c'est à dire celles où il habite. "A la vérité, il est des pilotes externes, qui en savent incomparablement plus et qui connoissent même beaucoup mieux le local que les lamaneurs du lieu, qui quelque fois font périr des vaisseaux par ignorance autant que par inattention", poursuit Valin. "Mais il a paru nécessaire de considérer le droit de piloter et lamaner les navires, comme un droit réel ; c'est à dire, attaché aux pilotes de chaque département, privativement à tous les autres, afin d'occuper par-là chacun dans son district". A noter, deux anciens lamaneurs entrent dans le jury de l'examen aux côtés des officiers de l'Amirauté, des deux notables bourgeois ou échevins et des deux anciens maîtres de navires. Comme dans l'Edit de 1584, il est d'autre part bien reconnu que les "mariniers qui ne sont point reçus pilotes lamaneurs" ne peuvent conduire les vaisseaux.

Néanmoins, aucune obligation de pilotage n'est cette fois inscrite dans l'ordonnance, même pour les bâtiments étrangers. Défense est même faite aux pilotes lamaneurs "de monter dans des navires contre le gré des maîtres". Ces derniers restent de toute façon libre "de prendre tel lamaneur que bon leur semblera pour entrer dans les ports et havres ; sans que pour en sortir, ils puissent être contraints de se servir de ceux qui les auront fait entrer". Est ainsi introduite la notion de "pilotes aux choix". L'ordonnance de 1681 officialise par ailleurs les "lamaneurs pratiques", ces pêcheurs qui, par leur connaissance des lieux où ils "pratiquent" leur métier, peuvent suppléer les pilotes lamaneurs. Toutefois "si le lamaneur se présente au maître qui aura un pêcheur à bord avant que les lieux dangereux soient passés, il sera reçu et le salaire du pêcheur sera déduit sur celui du lamaneur".

Dans l'esprit de l'édit de 1584, l'ordonnance de 1681 vise à fixer un cadre général dans lequel doivent être établis les tarifs de pilotage. Définis localement, ils restent en effet propres à chaque port. Avec l'appui du procureur, d'échevins et notables bourgeois, le Lieutenant de l'Amirauté est ainsi appelé à établir "un règlement du salaire des lamaneurs, qui sera écrit dans un tableau, mis au greffe et affiché au quai". Les pilotes lamaneurs et les lamaneurs pratiques ne pourront demander davantage aux capitaines sous peine de punition corporelle, sauf en cas "de tourmente et de péril évident". Mais, là encore, il reviendra aux officiers de l'Amirauté de fixer la taxe supplémentaire qui leur sera adjugée et l'ordonnance précise bien que "toutes les promesses faites aux lamaneurs et autres mariniers, dans le danger du naufrage" seront "nulles".

Toute l'activité des pilotes est en fait fortement encadrée. Ils se voient "obligés de tenir toujours leurs chaloupes garnies d'ancres et d'avirons, et d'être en état d'aller au secours des vaisseaux au premier ordre ou signal, à peine de dix livres d'amende, et de plus grand peine s'il y échoit". Ils sont également enjoins à visiter journallement les rades afin de signaler aux officiers de l'Amirauté et au Maître de quai tout danger résultant d'un mauvais balisage ou d'un changement de fonds par exemple. Tout comme l'édit de 1584, l'ordonnance de 1681 leur interdit de préférer les vaisseaux les plus éloignés, assurant une meilleure rémunération, aux vaisseaux les plus proches. Pour le bon ordre des opérations, le nouveau texte reprend aussi les dispositions interdisant d'aller attendre les bâtiments entrant dans les ports plus loin que les rades. Les pilotes lamaneurs "forment une classe d'hommes assez difficiles à soumettre à la règle" remarque cependant Valin. "Envieux et avides, comme dans tous les autres états mercenaires, il y en a toujours eu qui malgré les défenses portées... sont allés au devant des navires avec un tel succès, qu'ils ont rendu les autres, sinon inutiles, du moins d'une condition si inégale qu'ils ne pouvoient plus en quelque sorte pourvoir à leur subsistance. Sur les plaintes réitérées de ceux-ci..., on a imaginé à La Rochelle, tantôt l'expédient de les faire servir exactement tour à tour, sans toutefois blesser le choix des capitaines, maîtres ou patrons ; tantôt celui de leur faire faire bourse commune. Mais dans l'un ou l'autre arrangement, on a toujours rencontré des difficultés et des obstacles".

Le législateur essaie cependant d'imposer un comportement irréprochable aux lamaneurs. Celui qui aurait piloté un vaisseau en étant ivre – pratique fort répandue à l'époque selon Valin - risque de se voir interdit de pilotage pendant un mois et d'être contraint de payer une amende de cent sols. Celui qui, par "ignorance", c'est à dire par faute ou défaut d'application des règles du pilotage, échoue un bâtiment est condamné au fouet et privé "pour jamais du pilotage". Quant à celui qui a "malicieusement jeté un navire sur un banc ou rocher, ou à la côte, il sera puni du dernier supplice, et son corps attaché à un mât planté près du lieu du naufrage" ! Valin en déduit qu'une fois à bord le pilote devient "le chef et le conducteur du navire" et que "c'est à lui à diriger la route et à faire exécuter toute la manoeuvre : de manière que le capitaine n'en a plus la direction". Cette interprétation évoluera par suite.

Plusieurs textes viendront compléter la législation du pilotage dans les années 1680. L'ordonnance du 15 avril 1689 "pour les armées navales et arcenaux de la Marine" marque une évolution importante. Elle rend en effet obligatoire le recours à un pilote pour les bâtiments marchands "du port de cent tonneaux et au dessus, qui entreront dans les ports et rivières, où les vaisseaux de Sa Majesté seront entretenus... à peine contre les contrevenans de 50 livres d'amende applicables aux hôpitaux de Marine, et en cas d'abordage, de réparation des dommages qu'ils auront causés". Il semble également qu'à cette époque, les pilotes lamaneurs soient exemptés du service à bord des vaisseaux du roi organisé par le système des classes.

Des dispositions sur le recrutement non respectées

Mais il ne suffit pas que des textes soient adoptés pour être appliqués. Les dispositions de l'ordonnance de 1681 sur le recrutement des pilotes vont ainsi en partie restées lettre morte. Dès 1683, Louis XIV est obligé de rappeler à l'ordre ses officiers de l'Amirauté pour avoir reçu pilote lamaneur des jeunes gens âgés de 18 à 20 ans. Cette négligence vaut également pour des maîtres et pilotes hauturiers. L'âge minimum de 25 ans est donc réaffirmé dans une nouvelle ordonnance (5) qui impose en outre aux candidats d'avoir fait deux campagnes sur les vaisseaux du roi. Pour justifier de leur état de service, les futurs pilotes lamaneurs sont tenus de rapporter un certificat du capitaine du vaisseau sur lequel ils auront servi, visé par l'Intendant de la Marine en charge de l'inspection des Classes.

Les procédures de recrutement semblent cependant avoir été assouplies sous la Régence par manque d'effectif. Le nombre de pilotes lamaneurs étant redevenu suffisant, fin 1724, Louis XV (6) remet en vigueur les anciennes conditions de recrutement, à savoir être âgé au minimum de 25 ans. Il faut aussi justifier par certificats avoir fait deux campagnes de trois mois chacune au moins sur les vaisseaux du roi. Les matelots sont acceptés comme pilote à condition qu'ils fournissent "un Certificat des Officiers d'Amirauté du lieu de leur demeure, visé par le Commissaire du département, contenant qu'ils ont toutes les qualitez necessaires pour pouvoir estre reçûs..."

En 1725, une nouvelle ordonnance (7) rappelle les grandes lignes de ce recrutement et apporte quelques précisions sur les certificats que les futurs candidats doivent présenter pour justifier de leur état de service tant sur les vaisseaux du roi que sur les bâtiments marchands. Devront être mentionnés : le nom des vaisseaux ou bâtiments, le nom des capitaines, leur destination, l'année et la durée de chaque campagne et de chaque voyage, en quelle qualité ils ont servi. Il est également bien rappelé que les officiers de l'Amirauté ne peuvent recevoir pilote que des personnes établies dans leur juridiction sauf à ce que ces personnes disposent de certificat de l'Amirauté de leur lieu d'habitation reconnaissant leurs qualités pour être reçus.

Malgré toutes ces précautions pour ne recevoir que des personnes qualifiées, le pilotage dans l'embouchure de la Gironde n'est plus assuré correctement. Dans une déclaration de 1743 (8), Louis XV parle de "divers abus" qui ont conduit la plupart des pilotes à "négliger les devoirs les plus indispensables...", d'où des pertes "considérables" pour les négociants suite au naufrage de plusieurs navires. Outre les diverses préconisations en matière de recrutement des pilotes, le roi insiste sur les peines encourues en cas de faute.

Les années passent. Mais les problèmes demeurent. Dans plusieurs sièges de l'Amirauté, les formalités de réception prescrites ne sont toujours pas respectées au début des années 1780. Ainsi admet-on souvent des "jeunes gens sans expérience, uniquement dans la vue de les soustraire au service des Vaisseaux" du roi "au préjudice d'anciens Navigateurs, auxquels ces places doivent être réservées de préférence, comme un moyen de subsistance et une récompense de leurs anciens services" (9).

Lorsqu'on examine la matricule des pilotes lamaneurs du Havre en activité vers 1815, on s'aperçoit effectivement que sur les 7 pilotes reçus entre 1760 et 1777, un l'a été à 18 ans et deux à 25 ans (10). L'âge de réception est néanmoins fort variable. Sur 10 pilotes reçus à Blaye entre 1775 et 1784, encore en activité vers 1815, un l'a été à 26 ans, un à 27 ans, cinq entre 30 et 34 ans, 3 entre 35 et 39 ans (11).

Quoi qu'il en soit, en 1784 une nouvelle ordonnance de Louis XVI (9) porte l'âge minimum pour être reçu à 35 ans et essaie de mieux encadrer le déroulement des examens. Pour éviter toute corruption, les droits attribués aux officiers de l'Amirauté qui les supervisent, forts variés localement, sont unifiés et ramenés à ceux qui avaient été fixés par le pouvoir central en janvier 1770 (12), à savoir 4 livres pour le lieutenant, 2 livres pour le greffier etc. Toute autre rétribution en argent ou en nature est interdite. Quant à la nomination des deux anciens lamaneurs ou des deux anciens maîtres de navires qui seront les examinateurs, elle devra être faite "secrètement afin que les aspirans ne puissent en avoir connoissance que lors de l'examen", ce qui en dit long sur certaines pratiques qui pouvaient exister.

"En dépit de leurs tentatives répétées, les juristes n'avaient pu établir que des principes très généraux auxquels les officiers d'amirauté et les municipalités des villes apportaient des correctifs qui allaient parfois jusqu'à en annihiler la portée" constate en 1918, Louis Laurent-Toutain dans sa thèse sur le pilotage (13). "Ainsi s'explique que les mêmes prescriptions soient reproduites en termes presque les mêmes et quasi automatiquement dans les ordonnances qui ont maintes et maintes fois réglementé la matière. Ainsi s'explique aussi que l'institution du pilotage n'ait jamais été, antérieurement au XIX^{ème} siècle, organisée en France sur des bases vraiment harmoniques".

2) Adoption d'une « charte » du pilotage : le décret du 12 décembre 1806

Le paiement du pilotage devient obligatoire

La Révolution ne va pas bouleverser la législation en place. Les quelques évolutions enregistrées à cette époque concernent surtout le recrutement des pilotes. L'âge minima pour être reçu est tout d'abord abaissé à 24 ans en 1791 (14), avant d'être provisoirement fixé à 30 ans en 1792 (15) puis à nouveau rabaissé à 24 ans en 1795 (16). A compter de 1791, l'examen se déroule devant un enseigne et deux anciens lamaneurs. Le ministère de la Marine envoie désormais aux candidats reçus une lettre d'admission à faire enregistrer au bureau des classes du quartier de leur résidence. Les fonctions de pilotes lamaneurs sont toujours reconnues de la plus haute importance comme en témoigne la prorogation d'exemption de service à bord des vaisseaux de l'Etat.

Pourtant l'Assemblée législative reconnaît en 1792 qu'il y a "urgence" à faire le point sur la situation du pilotage en France. Elle lance donc une grande enquête afin de vérifier la pertinence des lieux d'implantation des stations, le nombre des pilotes lamaneurs, les tarifs etc. Cette opération laisse une large place aux représentants du commerce puisqu'elle doit être conduite par les juges des tribunaux de commerce et les officiers municipaux auxquels sont adjoints, outre le chef des classes, deux des principaux armateurs du port, deux des plus anciens enseignes commandant des bâtiments de commerce contre "un pilote au moins" de chaque station. Les résultats doivent être centralisés auprès du ministre de la Marine afin que l'Assemblée nationale puisse par la suite adopter un règlement sur les pilotes lamaneurs (14). Sans doute les aléas politiques secouant alors la France, n'ont-ils pas permis de voir rapidement aboutir une réforme. Celle-ci sera l'oeuvre de l'Empire.

C'est alors qu'il vient de défaire l'armée prussienne, que Napoléon signe du quartier impérial de Posen (Poznan) le décret du 12 décembre 1806 "contenant règlement sur le service du pilotage". Ce texte rassemble en fait diverses dispositions prises sous l'Ancien régime et la Révolution tout en y ajoutant de nouvelles mesures renforçant l'encadrement administratif et juridique de la profession. Ayant force de loi, il sera communément appelé "décret-loi" par les juristes qui le considéreront comme une "charte" du pilotage.

L'une des principales nouveautés réside dans l'introduction d'une obligation de paiement du pilotage, ce qui ne signifie pas, pour autant, obligation de recourir à un pilote. "Tout bâtiment entrant ou sortant d'un port, devant avoir un pilote, si un capitaine refusait d'en prendre un, il serait tenu de le payer comme s'il s'en était servi", indique l'article 34. Seuls sont exemptés "de l'obligation de prendre un pilote, les maîtres au grand et petit cabotage, commandant des bâtiments français au dessous de quatre-vingts tonneaux, lorsqu'ils font habituellement la navigation de port en port, et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières". Mais les "propriétaires des navires chargeurs ou tous autres intéressés" peuvent "contraindre les capitaines, maîtres et patrons, à prendre des pilotes" et ils ont "la faculté de les poursuivre devant les tribunaux, en cas d'avaries, échouemens et naufrages occasionnés par le refus de prendre un pilote". Les courtiers et consignataires des navires étrangers sont par ailleurs responsables du paiement des droits de pilotage d'entrée et de sortie.

Deux types de stations, deux modes d'organisation

Pour la première fois, le décret de 1806 met en place une organisation stricte des stations. Le bureau de l'Inscription maritime doit tenir une matricule particulière où sont notés, station par station, le nom des pilotes, leur âge, la date de leur admission, leurs récompenses, leurs punitions etc.

L'inspection du service du pilotage est, d'autre part, exercée par les officiers militaires chefs des mouvements maritimes, par les officiers préposés à la direction du pilotage et en l'absence de ceux-ci par les officiers des ports de commerce.

Le personnel est réparti entre les pilotes proprement dit et les aspirants pilotes "destinés à les seconder et à les remplacer" en cas d'absence ou de maladie par exemple. Les aspirants ne peuvent excéder le quart des pilotes dont le nombre est fixé pour chaque station par le ministre de la Marine sur proposition de son administration et avis des chambres de commerce. Toute place de pilote vacante par mort ou démission est donnée à l'aspirant le plus ancien dans le service, si sa conduite est "irréprochable".

Le décret de 1806 officialise les deux modes d'organisation des stations qui ont vu le jour sous l'Ancien régime : celui où les pilotes sont en concurrence et celui où ils font bourse commune. Dans le premier cas, chaque pilote garde la totalité de son salaire mais doit en contrepartie entretenir le bateau qui lui est nécessaire dans ses fonctions et rémunérer les matelots qui le montent. Certains y verront le moyen de "stimuler" l'émulation des pilotes, d'autres regretteront les inégalités de salaire parfois injustifiées qui peuvent en résulter et la trop grande "ardeur" de certains pilotes à "imposer" leur service. Ces stations basées sur "la concurrence" se distinguent par l'existence du "système du tiers". Lorsqu'un pilote est infirme ou ne peut accomplir son service à cause de son âge avancé, un aspirant peut lui être "adjoind" à plein temps pour faire son service à sa place. Il doit alors lui verser le tiers des bénéfices. L'aspirant non adjoind conserve, quant à lui, son salaire entier. L'instauration, dans ces stations, d'une caisse de secours n'est pas rendue obligatoire par le décret de 1806.

A l'inverse, dans les stations régies par la "bourse commune", tous les gains sont mis dans un pot commun et répartis après qu'aient été retirées les dépenses communes dues au matériel notamment. Le décret de 1806 prévoit pour ces stations que les négociants, les armateurs et l'administration maritime gèrent l'organisation du pilotage, celle-ci échappant ainsi aux pilotes. Une commission administrative se voit chargée de "maintenir le bon ordre et la régularité dans le service" et de s'occuper des comptes de la station. Elle est composée de trois armateurs ou négociants, élus annuellement, de l'officier d'administration préposé à l'Inscription maritime et de l'officier de marine chef des mouvements maritimes ou de l'officier chef du pilotage. Le matériel est alors propriété de la "bourse commune". La création d'une caisse de secours est autorisée dans ces stations pour verser une retraite aux pilotes âgés ou infirmes, ce qui évite de recourir au système du Tiers. Mais les pilotes reprocheront à « la bourse commune » d'annihiler leur liberté.

Le décret prévoit d'autre part que soit dressé dans chaque port où cela n'aurait pas encore été fait, des tarifs des droits de pilotage. Les procédures de création et de révision des tarifs ou des règlements des stations prévues sont assez lourdes. La proposition de tarif doit être établie par l'administration de la marine et le tribunal de commerce, puis examinée par le conseil d'administration de la Marine établi dans le chef-lieu de la préfecture maritime et enfin soumise par le ministre de la Marine et des colonies en Conseil d'Etat.

Des pilotes fortement encadrés

L'âge minima pour être reçu pilote-lamaneur reste fixé à 24 ans, aucun maxima étant fixé. Le candidat doit avoir effectué 6 ans de navigation (17) dont deux campagnes de trois mois au moins pour le service de l'Etat. L'examen, "gratuit", est basé sur les mêmes principes que celui de l'Ancien régime. Il se déroule, en présence de l'administrateur du quartier des classes, sous l'égide d'un

officier de vaisseau ou de port, de deux anciens pilotes lamaneurs et de deux capitaines du commerce.

L'activité des pilotes se trouve très encadrée. Ils ne peuvent s'absenter de leur domicile ou de leur arrondissement sans l'autorisation écrite de l'officier de l'administration préposé à l'Inscription maritime. Ils n'ont d'autre part pas le droit de pratiquer le petit cabotage ou la pêche lointaine. L'exemption de "service de l'Etat" (en dehors des 6 mois de campagne avant l'examen) ou de tout autre service personnel doit être comprise, non pas comme une contrepartie à ces obligations, mais comme une nécessité de garder du personnel qualifié dans les ports. De fait, défense est toujours faite à tout marin qui ne serait pas reçu pilote-lamaneur de "se présenter pour conduire les navires à l'entrée et sortie des ports et rivières".

Le décret de 1806 rappelle que les pilotes doivent prendre en charge les bâtiments qui se présentent les premiers, sauf si un autre bâtiment est en danger. Mais ils doivent donner la préférence à un bâtiment de l'Etat par rapport à un bâtiment du commerce. L'article 33 indique que les capitaines et maîtres sont libres de prendre les pilotes « que bon leur semblera pour entrer dans les ports et rivières sans que pour sortir, ils puissent être contraints de se servir de ceux qui les auront fait entrer ». La pratique établira que ce choix s'exerce entre les pilotes qui se présentent en même temps à un navire, non entre tous les pilotes d'une station (18). Pour la sortie, le service doit être fait à tour de rôle. "Si l'intérêt des navires exige que la concurrence entre les pilotes soit libre sur mer, la sécurité des ports commande de l'interdire à terre", remarque, à la fin du XIXème siècle, Paul Meunier dans sa thèse sur le décret de 1806 (18). "La liberté laissée aux pilotes de se disputer la sortie des navires n'eût pas manqué de jeter la discorde dans les corporations et de troubler la tranquillité publique". Le capitaine est cependant autorisé à recourir à un pilote de son choix, à condition de payer deux fois les droits de pilotage : au "pilote du tour" et au "pilote au choix". Le recours à un pilote au choix se développera au XIXème siècle avec le trafic des paquebots. Différents articles précisent aussi la manière dont le pilote doit aborder le bateau, le matériel dont il doit disposer, les renseignements que doit lui fournir le capitaine du navire etc. Lorsque plusieurs stations interviennent dans des zones proches, les pilotes doivent "porter, dans la partie supérieure de leurs voiles et sur les deux côtés au-dessus de la bande du premier ris, la lettre initiale du nom de leur station" ainsi qu'un numéro attribué par l'administration. Pour être identifiable, les pilotes sont astreint à porter une petite ancre d'argent, de cinquante millimètres à la boutonnière de leur habit ou gilet.

Certains articles du décret s'intéressent enfin à la responsabilité des pilotes. En matière civile, les contestations relatives aux droits de pilotage, indemnités et salaires de pilotes seront jugées par le tribunal de commerce "du port". La jurisprudence déterminera qu'il s'agit du port où est inscrit le pilote. Ce rôle des tribunaux de commerce sera par la suite contesté par les pilotes qui reprocheront à ces juridictions d'être trop proches des chambres de commerce. Diverses mesures disciplinaires sont également prévues :

- un mois de prison ou interdiction de pilotage pour ne pas tenir toujours les "chaloupes garnies d'avirons, voiles et ancres", et être en état d'aller "au secours des bâtiments au premier ordre ou signal", ou lorsqu'ils sont en danger,
- quinze jours de prison pour "tout pilote qui refuserait de marcher quand il en sera requis", avec interdiction de pilotage en cas de récidive etc.

Les pilotes qui devront être punis par des peines de prison ou d'interdiction de piloter de moins d'un mois seront jugés prioritairement par l'officier chef des mouvements maritimes, ou par celui préposé à la direction du pilotage. "Les délits qui donnent lieu à des peines plus graves, à des amendes et à des peines afflictives, seront jugés par les tribunaux de police correctionnelle et les cours de justice criminelle" précise le décret. Lorsqu'ils ont échoué ou perdu un navire par

négligence ou par ignorance, les pilotes sont condamnés à trois ans de galères. Si l'acte est volontaire, ils risquent la peine de mort conformément aux dispositions de la loi du 22 août 1790. Ces dispositions valent également pour les capitaines non exempts de pilotage mais qui refuseraient de prendre un pilote. "La sévérité de ce régime s'expliquait tant par l'organisation hiérarchique du pilotage - ce qui suppose un système disciplinaire à la base - que par la tendance répressive caractéristique de la législation napoléonienne" constate 150 ans plus tard un membre de l'administration maritime, Michel Girard (19).

Avec le décret de 1806, le cadre réglementaire du pilotage s'est affirmé. Même si les pilotes ne sont pas des agents de l'Etat, ce dernier, au travers l'administration maritime notamment, a un droit de regard important sur la profession.

**DEUXIEME PARTIE : LE XIXème SIECLE
DES EVOLUTIONS IMPULSEES PAR DES MUTATIONS
TECHNOLOGIQUES, ECONOMIQUES ET SOCIALES**

3) Des droits de pilotage bouleversés par la navigation à vapeur

Une révision régulière des règlements et tarifs

Conformément au décret de 1806, les règlements généraux et tarifs sont révisés régulièrement sous la Restauration puis sous la Monarchie de Juillet. Les révisions les plus importantes des règlements vont cependant avoir lieu sous le Second Empire. En effet, "on ne manqua pas de constater à l'usage que" le décret de 1806 "contenait quelques imprécisions et, l'évolution de la navigation maritime aidant, il fut nécessaire de le compléter et de le modifier, remarque, dans sa thèse, Michel Girard. A partir de 1854, de nombreux règlements sont donc venus combler les lacunes du décret de 1806 et réformer certains points, si bien que, peu à peu, en raison de ces remaniements successifs et fragmentaires, les textes régissant l'institution du pilotage perdirent leur homogénéité tout en restant cependant assez mal adaptés aux besoins de la navigation moderne" (19).

Outre des dispositions communes à tout un arrondissement maritime, un règlement général précise, quartier par quartier, le nombre de pilotes de chaque station, le fonctionnement du service, les tarifs etc. Ces derniers sont définis selon des critères variables d'une station à l'autre :

- navires français, navires étrangers assimilés / navires étrangers non assimilés,
- entrée / sortie du navire,
- saison d'hiver / saison d'été,
- tonnage des bâtiments etc.

Il est plus rare de voir les droits de pilotage porter sur les marchandises comme à La Nouvelle. Des dispositions particulières propres à chaque port peuvent également être mentionnées. Tel est le cas pour les Sables-d'Olonne où les bâtiments en relâche qui ne déchargent pas dans le port sont autorisés, à la suite des règlements adoptés en 1844, à ne payer que les deux tiers du pilotage. Les bâtiments de la Marine font, quant à eux, l'objet de tarifs spécifiques.

Ces règlements généraux sont parfois révisés partiellement ou complétés par des règlements locaux concernant une ou deux stations. Une ordonnance de 1834 revoie ainsi quels types de bâtiments les pilotes de la station du Port des Barques peuvent conduire et dans quelles zones. Les stations vont en effet mettre progressivement en place des zones, plus ou moins facultatives, dans lesquelles les tarifs de pilotage augmenteront proportionnellement à l'éloignement du port. Les armateurs reprocheront aux pilotes de venir attendre les navires à l'entrée de ces zones éloignées pour augmenter leurs gains. Ce à quoi ces derniers répondront que les zones ne peuvent que favoriser la sécurité de la navigation et accroître leurs connaissances nautiques (21). Avec ou sans zones, les pilotes des stations non régies par « la bourse commune » se livreront de toute façon à une concurrence acharnée et seront tentés d'aller le plus loin possible en mer pour aborder les navires afin de s'assurer d'un maximum de gain. Ces formes de « pilotage à grande distance » resteront longtemps un point de friction avec l'armement.

Vers une réduction des droits de pilotage pour les vapeurs

Avec la naissance de la navigation à vapeur et l'explosion du trafic maritime commercial, le XIX^{ème} siècle va transformer le pilotage. Armateurs et chambres de commerce vont chercher à réduire les droits et à obtenir un assouplissement de la législation en vigueur. De vives batailles vont s'engager avec les pilotes, sans que des solutions stables soient trouvées.

Quels droits de pilotage doit-on, en effet, appliquer à ces nouveaux navires ? L'ordonnance du 10 août 1841 indique qu'à compter du 1er septembre de la même année "la quotité des taxes établies par les tarifs de pilotage pour les bâtiments à voiles sera réduite de moitié pour les bâtiments à vapeur". C'est donc là considérer implicitement que les vapeurs sont plus faciles à manoeuvrer que les voiliers, qu'ils demandent moins de travail aux pilotes, d'où une réduction de leurs appointements. Mais les pilotes ne sont pas toujours d'accord avec cette approche. Ceux du Havre, lors de la révision du règlement de la station en 1852, demandent que les "grands transatlantiques" paient plein pot car ils les considèrent plus difficiles à manoeuvrer que les vapeurs "traditionnels" qui effectuent de nombreux voyages notamment sur les liaisons transmanche.

Du côté des représentants du commerce les raisonnements sont tout autres : la navigation à vapeur doit permettre une réduction des droits de pilotage. Un conflit prend germe sur ce point à Marseille. Lieu stratégique en Méditerranée, la cité phocéenne connaît au XIX^{ème} siècle un important développement de son trafic portuaire dû au commerce colonial. Si l'on en croit l'administration maritime de l'époque (22), les bâtiments étrangers étaient avantagés du point de vue des droits auxquels étaient soumis les navires. Il est donc décidé en 1831 de donner une sorte de compensation aux vapeurs de construction française de plus de 80 tonneaux (ceux soumis au droit de pilotage d'après le décret de 1806) en les exemptant de droit de pilotage lorsqu'ils effectuent "une navigation régulière entre Marseille et Naples ou tout autre part" et qu'ils n'ont pas recours au service d'un pilote (23). Les bâtiments étrangers assimilés ne sont toutefois pas concernés. Cette mesure sera pérennisée dans une nouvelle ordonnance en 1843 (24). "Les bateaux à vapeur de construction française, faisant une navigation régulière entre Marseille et les ports étrangers" sont entièrement exempts des droits de pilotage "tant à l'entrée qu'à la sortie", sauf s'ils font appel à un pilote. Dans ce cas, ils sont alors soumis à la taxe "réduite pour eux à la moitié de celle à percevoir pour les bâtiments à voiles".

Pourtant, en 1856, l'Assemblée commerciale chargée de réviser les tarifs de pilotage de la station demande que l'exemption des droits soit étendue à la navigation régulière entre Marseille et les ports français. Elle obtient finalement gain de cause en 1859, les vapeurs étrangers étant, cette fois-ci, également concernés au même titre que les vapeurs français (25). L'affaire est cependant loin d'être close.

Si Marseille représente le cas extrême, des systèmes de tarifs préférentiels vont être néanmoins adoptés dans d'autres ports, au cours des années 1850-1870. Un système d'abonnement est ainsi autorisé dans le 3^{ème} arrondissement, pour les paquebots à vapeur effectuant une navigation régulière "entre 2 ports de France ou entre un port de France et un port étranger ... qui les mène au même point dans une période qui ne dépasse pas 30 jours" (26). Une fois acquitté le prix de cet abonnement avec chacune des stations qu'ils traversent, les paquebots ne sont plus tenus "de recevoir le pilote qui se présente. Mais chaque fois qu'ils le prennent, ils le paient intégralement". Les vapeurs exerçant une navigation régulière sur le Rhône sont, eux, autorisés à employer un pilote au mois, pris parmi les pilotes de l'intérieur du Rhône dont le salaire est mensuel (27). D'autres aménagements sont prévus pour les vapeurs effectuant des liaisons régulières entre la France et l'Angleterre au départ de Calais avec la mise en place d'un droit fixe à l'entrée comme à la sortie (28).

Si l'on en croit un journal local (29), les vapeurs sont par contre loin d'être favorisés à Cherbourg où se concentre un important trafic transatlantique assuré par des compagnies maritimes étrangères. Les tarifs de pilotage resteront en effet inchangés tout au long de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle. Or les bâtiments fortement taxés sous le Second Empire de par leur important tonnage, le seront toujours autant sous la III^{ème} République. Pourtant, avec l'accroissement de la taille des navires, ils ne représentaient plus alors que des bâtiments de faible tonnage, d'où le

mécontentement d'un agent maritime : le tarif actuel constituait un impôt exorbitant, de nature à empêcher le développement normal de notre port et ... dans l'intérêt de tous, il fallait par l'économie et les facilités accordées aux navires, les attirer chez nous au détriment des ports anglais » (30).

En 1872-1873, l'introduction d'une nouvelle méthode pour calculer la jauge nette des navires (31) entraîne une légère baisse du tonnage des voiliers tandis que celui des vapeurs augmente. Certains bâtiments jusque là non soumis aux droits de pilotage se voient donc contraints de les acquitter (32). Pour rétablir l'équilibre, il est décidé, en 1879, que les navires francisés antérieurement à l'adoption de la nouvelle jauge dont le tonnage officiel était inférieur à 80 tonneaux, continueront d'être exemptés de l'obligation de prendre un pilote, lorsque cette nouvelle jauge aura eu pour effet de leur faire atteindre ou dépasser le chiffre de 80 tonneaux (33).

Avec la loi sur la Marine marchande du 29 janvier 1881, la franchise de pilotage est désormais accordée aux voiliers ne jaugeant pas plus de 80 tonneaux et aux vapeurs ne dépassant pas les 100 tonneaux "lorsqu'ils font habituellement la navigation de port en port et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières". Toutefois des dérogations à ces seuils sont localement autorisées, sur demande des chambres de commerce. Les navires français comme les étrangers sont cette fois concernés. Il s'agit là, semble-t-il, d'une conséquence de la loi du 19 mai 1866 sur le libre échange prévoyant que les navires étrangers ne soient pas soumis à un impôt ou une charge dont étaient exemptés les navires français (33). En 1893, une nouvelle loi réserve cette franchise aux seuls bâtiments français (34). En fait celle-ci continue de s'appliquer aux bâtiments étrangers appartenant aux nations avec qui la France a signé des traités de commerce (21).

Parallèlement à ces débats sur les droits de pilotage des navires commerciaux, une réglementation doit également être instaurée pour la navigation de plaisance qui est en train de naître. Une nouvelle fois, l'hétérogénéité prédomine. Selon les stations, les yachts sont assujettis aux mêmes droits que les bâtiments du commerce comme à Dunkerque (35), assimilés aux navires de guerre français comme à Dieppe (36) ou assujettis à la moitié des droits fixés pour le pilotage des navires du commerce comme à l'embouchure du Rhône (37).

Création de brevets de capitaine pilote

Malgré les évolutions législatives et réglementaires, le mécontentement est toujours perceptible au sein de l'armement et chez les consulaires. La chambre de commerce de Brest regrette ainsi que le projet de loi de 1881 n'ait pas repris l'idée d'une liberté du pilotage faisant valoir que l'Etat octroie bien au chemin de fer toute latitude afin de se développer. Consciente néanmoins qu'une telle mesure entraînerait une diminution des revenus des pilotes, la chambre de commerce propose que l'Etat dispense, à titre de compensation, un « petit traitement annuel » à ces derniers. (38)

Pour assurer une certaine sécurité de navigation, la chambre de commerce de Brest préconise également le développement des brevets de "capitaine pilote" à l'instar de ce qui se pratique en Angleterre. Ces brevets dispensent les capitaines de prendre un pilote après avoir subi un examen concernant les ports qu'ils fréquentent. "Les capitaines plus instruits et plus éclairés que les pilotes, et ayant de plus un sentiment plus vif de leur responsabilité, offriraient des garanties bien plus grandes que les pilotes eux mêmes" remarque la chambre de commerce (38).

Finalement ce n'est pas à Brest mais à Marseille que verra le jour ce type de brevet, Marseille où la situation s'envenime entre pilotes et armateurs. Ces derniers demandent en 1879 (39) la possibilité pour les capitaines habitués du port phocéen de passer un examen de pilotage, afin de ne plus

recourir à un pilote. Après moult discussions, l'instauration d'un "brevet de pilote de Marseille" est acceptée à titre provisoire en 1882 pour une durée de trois ans. Tout navire, que ce soit un voilier ou un vapeur, commandé par un capitaine muni de ce brevet "est entièrement exempt des droits de pilotage, tant à l'entrée qu'à la sortie du port s'il n'a pas réclamé l'assistance d'un pilote lamaneur" (40). Pour se présenter à l'examen, les capitaines doivent justifier devant le commissaire de l'Inscription maritime qu'ils sont entrés ou sortis de Marseille, en tant que capitaine ou officier, au moins 24 fois dans l'espace de deux ans, la dernière fois un an au plus avant le jour de l'examen. Ils sont interrogés sur les mêmes bases que les futurs pilotes, mais sont exemptés de ce qui relève de la manoeuvre des voiles et des machines. Le brevet cesse d'avoir effet si le détenteur reste plus d'un an sans entrer ou sortir de Marseille. A de rares modifications près, cette mesure est renouvelée pour un délai de trois ans en 1885 (41). Seules les conditions pour être candidat sont quelque peu assouplies. En 1889, le brevet est remplacé par "une licence de capitaine pilote" sans que les conditions pour présenter l'examen soient changées (42).

4) L'émergence de la question sociale

Des conditions d'existence inégales, mais souvent précaires

Outre les aspects liés à l'évolution technologique, le XIX^{ème} siècle se caractérise par des conditions d'existence souvent précaires pour les pilotes. A La Nouvelle, "la caisse du lamanage est tellement pauvre... qu'elle ne peut payer les amendes infligées à la diligence de l'administration des Ponts-et-Chaussées à cinq des pilotes... pour s'être permis de réparer ou de changer de place les humbles cabanes qui les abritent" écrit en 1857 le commissaire de l'Inscription maritime de Narbonne (43). Les pilotes de Quillebeuf dénoncent, quant à eux, la volonté de l'Assemblée commerciale de réduire les tarifs de pilotage déjà insuffisants pour les faire vivre (44). La situation est tout aussi délicate à Trouville ou à Honfleur. Les salaires que reçoivent les pilotes de ce dernier port "ne sont pas en rapport avec le métier pénible et périlleux qu'ils exercent. On est obligé de tolérer la pêche pour qu'ils puissent vivre et cette tolérance est très nuisible au service du pilotage..." constate le rapporteur de la commission commerciale chargée d'examiner en 1852 un projet de révision du règlement de pilotage (45). Pêche au filet à Honfleur, pêche au hareng à Cayeux (depuis plus de 30 ans) etc. Si au Havre la pêche à la ligne et aux huîtres est autorisée, elle demeure cependant peu pratiquée, les ressources de la station étant suffisantes (46). De fait, se dessine une France du pilotage fort diverse où les grandes stations desservant des ports importants disposent de revenus suffisants alors que les petites stations essaient tant bien que mal de survivre.

Certes, des caisses de secours et de retraite existent. Mais comme nous l'avons vu, le décret de 1806 ne les autorise que dans les stations où le pilotage est régi par le système de la bourse commune. Pour les autres, c'est le système du tiers qui prévaut. Mais ce dernier est loin d'être adapté aux besoins des pilotes et se révèle dans la pratique fort injuste. Les pensions versées varient en fonction de la richesse des stations et des gains des aspirants. Elles ne sont en outre destinées qu'aux pilotes, non aux veuves et aux orphelins. Quant aux aspirants adjoints, ils peuvent rester peu de temps où plusieurs années à seconder un pilote et donc à partager ses gains. D'autres aspirants peuvent, eux, ne jamais être adjoints à un pilote et donc conserver tout leurs gains. Vers 1850, les pilotes nantais âgés ou infirmes représentent environ plus de la moitié de l'effectif, ce qui leur aurait imposé d'avoir autant d'aspirants. Mais le décret de 1806 a fixé le pourcentage maximum des aspirants à 1/4 des effectifs. Conséquences : de vieux pilotes sont sans ressources et le trafic est entravé. La solution pourrait être malgré tout, passant outre le décret de 1806, d'augmenter le nombre d'aspirants. Mais "la situation numérique des aspirants pilotes sera presque toujours au-dessous des nouvelles fixations, à cause de la pénurie de sujets pour des fonctions de suppléants si peu lucratives", notent les autorités (47).

Ces conditions précaires sont aussi dénoncées par les aspirants pilotes de Blaye (48). Suite à un "pacte de famille" de 1832 plus ou moins officieux, ces derniers sont astreints à verser la moitié de leurs bénéfices aux pilotes qu'ils remplacent. En 1854, la révolte éclate. Pendant près de trois ans, l'affaire traîne de tribunaux en tribunaux, remontant même jusqu'au Conseil d'Etat. Un arrangement sera finalement trouvé sous l'égide des autorités maritimes pour créer une caisse de secours. De fait, plusieurs caisses voient illégalement le jour dans des stations où le service du pilotage n'est pas confié aux armateurs et aux négociants. Mais il semble que l'administration fasse preuve, notamment dans le premier arrondissement, d'une certaine "bienveillance" à leur égard (49).

Le « système du tiers » pouvait avoir d'autres effets pervers. Comme le décret de 1806 n'avait pas prévu de limite d'âge pour devenir pilote, certains marins âgés pouvaient avoir intérêt à devenir pilotes sur le tard étant sûr qu'en cas d'infirmité un aspirant les aideraient. Certaines places étant d'autre part si peu lucratives, seuls des marins âgés se présentaient au concours. Le ministre de la

Marine a ainsi dû se résoudre à nommer au début des années 1850 un pilote âgé de 65 ans faute d'autre candidat. Mais dans une circulaire, il préconisa de ne plus recevoir de pilotes âgés de plus de 50 ans. (50)

Une concurrence interne et externe

Déterminer les causes de cette précarité d'existence de nombreux pilotes demanderait une étude approfondie du trafic des différents ports, des tarifs de pilotage, du coût de la vie... Sans aller jusque là, il est néanmoins possible d'apporter quelques pistes de réponses.

Dans les stations où il n'existe pas de bourse commune, la concurrence fait rage entre les pilotes. Dans d'autres cas, cette concurrence s'exerce entre stations. En baie de Seine, les pilotes du Havre s'opposent ainsi à ce que les pilotes de Honfleur soient autorisés à monter sur les navires allant au Havre, lorsqu'aucun pilote havrais est en vue (46). A cette concurrence interne, s'ajoute également une concurrence externe venant des pêcheurs "pratiques". C'est le cas l'été, toujours à Honfleur, lorsque le pilotage est rendu plus lucratif par l'arrivée de la morue norvégienne et que la pêche ne représente plus autant d'avantages qu'en hiver (45). Sans compter les pêcheurs qui se font passer abusivement pour des pilotes.

Les pilotes doivent aussi compter avec la mauvaise foi de certains capitaines qui n'hésitent pas à faire de fausses déclarations sur leur tonnage pour rester en dessous des seuils les astreignant aux droits de pilotage. Des cas de fraude sont par exemple signalés, à la fin des années 1840, à Saint-Valery-en-Caux (51) et à Trouville (45). Parfois, les capitaines ont également l'habitude, comme à Nantes, de retenir des pilotes longtemps à l'avance avant leur départ. Ces derniers ne sont alors quasiment pas payés et ne peuvent piloter d'autres navires ce qui entraîne plus ou moins un blocage du service (47).

Les rapports, souvent conflictuels avec les représentants du commerce, compliquent encore la situation. Les négociants de La Nouvelle sont prêts, en 1857, à voir augmenter les droits de pilotage pour aider les pilotes à vivre, vu les faibles salaires qu'ils gagnent (43). Mais les chambres de commerce souhaitent en général une diminution des tarifs. Plusieurs d'entre-elles (Abbeville, Bayonne, Cherbourg, Fécamp, Rouen etc.) écrivent ainsi en 1849 au ministre de la Marine pour "dénoncer" l'organisation du pilotage de la Seine. Elles reprochent aux stations de Honfleur et du Havre de faire payer des droits de pilotage aux navires qui relâchent dans leur port même s'ils ont à bord un pilote de Quillebeuf (52). Deux ans plus tard, la chambre de commerce de Dieppe se plaint, toujours au ministre de la Marine, de ce que les pilotes dieppois ont formé "une association contraire au règlement" qui "les rend moins actifs et moins vigilants"! (53) Quant à la chambre de commerce d'Amiens, elle propose en 1852 une mise en concurrence des pilotes de la Somme pour l'entrée ou la sortie. "Les pilotes actuellement favorisés par le règlement n'adhéreront que difficilement à cette réforme et la combattront même" explique-t-elle. Ils sont "naturellement opposés à toute amélioration dans la baie qui tend à amener la diminution de leurs salaires et que, dans la circonstance actuelle, leur intérêt personnel est contraire à l'intérêt général" (54).

Les conditions de vie difficiles des pilotes sont également imputables à la Révolution industrielle et à son cortège de grands travaux publics. En 1849, l'assemblée commerciale de Rouen note par exemple que l'endiguement de la Seine s'étant amélioré, les conditions de navigation sur le fleuve sont facilitées. En conséquence, elle envisage de réduire, voire de supprimer, la station de Villequier (55). De même, la chambre de commerce d'Amiens souhaite une évolution de l'organisation du pilotage en baie de Somme. L'établissement d'un canal a entraîné l'abaissement de bancs de sable

rendant la navigation plus aisée (54). Le progrès technique peut néanmoins aider les pilotes dans leur service. Afin de faire face aux crues de l'Hérault, ceux d'Agde sont prêts à participer aux frais d'installation de l'éclairage au gaz sur les quais proposé par la ville (56).

Mais l'apparition du chemin de fer reste sans contexte le fait le plus marquant de cette époque. Dès la monarchie de Juillet (loi de 1842), l'Etat impulse la construction de grandes lignes ferroviaires. Cette dynamique est amplifiée sous le Second Empire. Conséquence : le cabotage diminue entraînant du même coup une chute des revenus dans certaines stations de pilotage. Le Chemin de fer du Midi qui va de Bordeaux à Sète, porte de durs coups aux stations de La Nouvelle et d'Agde (56)(57). Les pilotes de Quillebeuf se plaignent, quant à eux, des lignes allant du Havre ou de Dieppe vers Rouen (44). La Commission de révision des tarifs du Havre en vient à demander une baisse des tarifs pour le petit cabotage car elle craint la concurrence "redoutable" du chemin de fer (46).

Un recrutement qui s'affine

Dans ces conditions, le nombre et l'origine des candidats par poste vacant sont conditionnés par la taille de la station, son activité et ses revenus potentiels. En 1876, cinq candidats se présentent à l'examen de Lorient pour un poste de pilote vacant (58). Parmi eux : 3 maîtres au cabotage, un capitaine au long cours et un pilote de la station de Port Louis. Il n'y a par contre qu'un seul candidat, un matelot de 2ème classe, à se présenter en 1901 pour un poste de pilote à Saint-Valéry-en-Caux (58). Celui-ci, outre les épreuves techniques, est soumis à une épreuve pratique d'acuité visuelle pour s'assurer "qu'il a pu lire à la distance de 4m les lettres de grandeur réglementaires et qu'il a pu distinguer nettement les couleurs". Ces dispositions sur l'acuité visuelle ont dû être prises dans les années 1890, suite à l'échouage de bâtiments par déficience de certains pilotes. Des examens réguliers sont également prévus pour les pilotes de plus de 50 ans (59).

La fin du XIXème siècle se caractérise également par l'importance croissante des épreuves d'arithmétique et d'orthographe concomitantes avec l'adoption en 1882 de la loi sur l'instruction obligatoire. Un représentant des pilotes souhaitera néanmoins qu'il ne soit pas donné trop d'importance à ces épreuves par rapport à celles plus techniques "car s'il est très facile, pour les jeunes marins possédant l'instruction élémentaire actuelle, d'acquérir le maximum sur les premières épreuves, les marins les plus âgés les meilleurs du point de vue professionnel, sont au contraire en perte sérieuse » puisqu'ils n'ont « pas profité de la loi sur l'instruction obligatoire". Aussi arrive-t-on « à fausser littéralement le caractère du concours » (60).

A partir de 1863, les futurs pilotes ne sont plus obligés d'avoir fait 6 mois de campagnes à bord de bâtiments de l'Etat. Les jeunes gens ne sont alors en effet plus tenu d'effectuer leur service militaire mais peuvent se faire remplacer. Lorsque le service devra à nouveau être effectué par tous, il ne sera pas rétabli de temps de service obligatoire sur les bâtiments de l'Etat pour les futurs pilotes (61).

A défaut de ces campagnes obligatoires sur des bâtiments de la Marine, des conditions particulières de brevets et de stages, susceptibles d'assurer une bonne expérience, sont prises dans certaines stations. A compter du 1er juillet 1897, les futurs aspirants pilotes des stations de Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Le Havre, Quillebeuf et Villequier doivent avoir servi "depuis l'âge de 18 ans, six mois au moins sur des navires de commerce à vapeur de plus de 500 tonneaux de jauge et six mois au moins sur des navires de commerce à voiles de plus de 300 tonneaux de jauge et pourvus d'un phare carré, les uns et les autres armés au long cours, aux grandes pêches et au cabotage" (62). Ces conditions ne sont toutefois pas exigées des candidats qui justifient avoir navigué sur les bateaux pilotes de ces stations jusqu'au moment des nouveaux concours (63). Ces

dispositions seront par la suite étendues à la station de Cherbourg (64). Des arrêtés du ministre de la Marine définissent par ailleurs les programmes détaillés des concours auxquels sont soumis ces candidats.

Les aléas des carrières

Sans prétendre tirer de statistiques précises, les dossiers de pilotes décédés ou retraités dans les années 1904-1906 conservés aux Archives nationales (58) permettent d'évoquer quelques carrières de cette deuxième moitié du XIX^{ème} siècle. Sur 78 dossiers, un peu plus des deux tiers des futurs pilotes passent le concours entre 24 et 34 ans (43,6% avant 29 ans, 25,6% entre 30 et 34 ans). On note toutefois quelques recrutements plus tardifs (14,1% entre 35 et 39 ans, 16,7% à 40 ans et plus). Près des deux tiers sont d'autre part issus du milieu maritime. Si l'on se réfère aux 51 dossiers comportant la profession de leur père, on compte 31 marins dont 7 pilotes, 13 artisans ou ouvriers, 6 agriculteurs, 4 préposés aux douanes et 1 employé de Lazaret.

Les dossiers de pilotes (65) nous apportent également des indications intéressantes sur les motifs et types de sanctions qui peuvent leur être attribués. Citons par exemple la suspension de 3 mois infligée à un aspirant pilote de Royan à la suite d'un abordage entre un brick et un trois-mâts fin 1897. Les sanctions concernent cependant davantage des fautes de conduite que des fautes professionnelles. En 1885, un pilote de la station du Chapus (Marennes) est ainsi suspendu 6 mois pour vol d'épaves. Il lui sera cependant accordé un témoignage de satisfaction pour s'être porté au secours d'un homme qui allait se noyer. L'administration maritime rappelle aussi à l'ordre tel pilote havrais qui effectue un service réduit au prétexte d'infirmités, tel pilote de Quillebeuf qui, connu pour son "ivresse" et son "intempérance", se répand de manière vindicative dans la presse ou tel autre pilote bordelais "coupable" d'un soutien trop prononcé au Général Boulanger ! (66)

Les sanctions paraissent dans l'ensemble assez rares. Il est vrai que la législation en matière de responsabilité des pilotes est alors assez floue. Le décret de 1806 prévoyait la condamnation aux galères en cas de perte ou d'échouage involontaire d'un navire et la mort en cas de perte ou d'échouage volontaire. Mais les galères ont été abolies. Or la loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime ne prend en compte que les actes de baraterie punis de la peine de mort et non les possibles échouages involontaires. En 1858 un nouveau code de justice militaire pour l'armée de mer (loi du 4 juin 1858) entre en vigueur. Mais là encore, il ne considère que les cas de perte volontaire ou involontaire d'un bâtiment de l'Etat ou d'un bâtiment de commerce convoyé (66).

"L'état de notre législation depuis 1858 aboutissait à assurer une impunité à peu près complète au pilote coupable tant que la faute nautique commise par lui dans la conduite d'un bâtiment n'entraînait pour l'équipage entier ou pour quelques uns de ses membres, ni la mort, ni des blessures quelconques, seuls cas dans lesquels la comparution devant les tribunaux s'imposait en vertu des articles 319 et 320 du code pénal" remarque Louis Laurent Toutain dans sa thèse sur le pilotage (67). Il faudra en fait attendre 1913 pour que des dispositions transitoires soient prises (68).

Des postes de responsabilités réservés aux officiers de marine

Ce tour d'horizon du pilotage au XIX^{ème} siècle ne serait pas complet sans l'évocation des responsables des stations. Une nouvelle fois de fortes disparités sont constatées d'un point à l'autre

du littoral. "Dans les grands ports, des chefs de pilotage dirigent le service..., dans les ports de moindre importance, cette direction est confiée à des pilotes-majors..., dans le IVème arrondissement maritime, le service est confié à des syndics ; dans d'autres ports... les capitaines de port ont la direction du service ; enfin dans les ports de guerre, les directeurs des mouvements du port ont en mains le service du pilotage" résume, en 1909, A. Jubault, chef du pilotage de Dunkerque (69).

Les directeurs des mouvements des ports, fonctionnaires de l'Etat, se sont progressivement retirés de la direction des stations, alors qu'ont été créés les postes d'officiers chefs du pilotage dans les années 1890 (61). Certains gèrent une seule station (cf. Dunkerque), d'autres plusieurs, principalement à l'embouchure des grands fleuves (Seine, Loire). Diverses tâches administratives, disciplinaires, voire judiciaires, reposent sur leurs épaules. L'officier chef du pilotage de la Seine est ainsi chargé de trouver un terrain d'entente entre les pilotes et les capitaines lorsqu'il existe des litiges sur les droits de pilotage, ou d'informer l'administration maritime et les chambres de commerce sur les accidents et les conditions de navigation de la zone qu'il couvre. Il doit aussi recueillir les informations concernant les changements de fonds du fleuve et faire "profiter ses subordonnés des résultats de ses examens" (70). L'officier chef du pilotage de la Loire veille, pour sa part, à ce qu'il y ait "toujours un nombre suffisant" de pilotes "dans les divers détachements pour la conduite des navires et contrôle leurs actes professionnels. Il tient un registre sur lequel il note la conduite, la santé et la capacité des pilotes avec son appréciation sur les causes des échouements ou avaries éprouvés par les navires qu'ils ont eus à conduire" (71). Les officiers chefs du pilotage siègent d'autre part dans les commissions d'examen de la vue et dans celles qui gèrent les bourses communes.

Déjà mentionnés dans les règlements adoptés sous la Monarchie de juillet, les pilotes majors sont davantage impliqués dans la gestion au quotidien des stations. Ils peuvent répartir les pilotes sur les différents bateaux, organiser les tours de services là où il en a été établi, surveiller le matériel etc. Celui de la station de Sète "agit sous l'autorité de l'officier de port et lui rend compte, ainsi qu'au commissaire de l'Inscription maritime, de la conduite des pilotes, de leurs inexactitudes, de leurs fautes et généralement de tous les faits qui intéressent le service du pilotage"(72). Tous les droits de pilotage étant acquittés entre ses mains, il doit tenir un registre de caisse "côté et parafé" par le président du tribunal de commerce. Dans certains grands ports existent aussi des "aides pilotes majors" chargés de seconder les "pilotes majors".

L'origine des officiers chefs du pilotage comme des pilotes majors est différente d'une station à l'autre. Si l'officier chef du pilotage de la Loire est choisi parmi les officiers de marine en retraite ou démissionnaire ou, à défaut, parmi les capitaines de la marine marchande (72), celui de Marseille peut aussi être choisi parmi les pilotes (73). Nommés par le ministre de la Marine, le préfet maritime ou le commissaire de l'Inscription maritime, les pilotes majors sont généralement issus du corps des pilotes dans les petites stations et viennent plus souvent de la Marine marchande ou de la marine de guerre dans les grandes stations (74). Néanmoins, le fait que, dans la pratique, les places de responsables de certaines grandes stations reviennent en priorité aux officiers de Marine a suscité de vives remarques de la part des officiers de la Marine marchande.

Les officiers de Marine « ont l'espoir et la faculté de parvenir à des grades élevés et jouissent, une fois à la retraite, de pensions avantageuses, remarque Louis Laurent-Toutain dans sa thèse sur le "pilotage maritime en France et dans les pays étrangers" (1918). Pourquoi donc leur réserver des places qui n'ont aucun rapport avec la défense nationale et sont absolument commerciales par nature, alors que les capitaines au long cours, peu rétribués en comparaison de la pénible vie qu'ils mènent et des responsabilités qu'ils endossent, ont pour tout moyen d'existence, une fois passé l'âge de cinquante ans la maigre rente en partie prélevée de leurs salaires, que leur verse l'administration

de la marine, à moins qu'ils n'arrivent... à exercer dans les ports les fonctions de capitaines experts, qui seules leur restent accessibles ? »

Si les grandes stations assurent des revenus parfois substantiels, cela est loin d'être le cas dans les plus petites. De fait vers 1895, le pilote major de Trouville avait des revenus environ 17 fois inférieurs à celui de Bayonne, le mieux rémunéré de tous (74). Soit environ 486 francs par an pour le premier, contre 8494 francs par an pour le second. Il est difficile de situer ces données sur la grille des salaires de l'époque. Toutefois, d'après des statistiques du ministère du travail (75), le salaire moyen par ville chef lieu de département calculé sur un ensemble de 34 professions masculines est en 1896 de 5,09 francs par jour en Seine inférieure et de 3,19 francs dans les Basses-Pyrénées. Dans l'hypothèse maximum de 365 jours travaillés par an (le rétablissement du repos dominical obligatoire n'intervenant qu'en 1906), les salaires annuels n'excèdent donc pas 1857,85 francs en Seine Inférieure et 1164,35 francs dans les Basses-Pyrénées. D'autres statistiques émanant du ministère des Finances (75) montrent qu'en 1899 les traitements des fonctionnaires civils sont pour 89,5% inférieur à 3000 francs, pour 10,43% compris entre 3000 et 20 000 francs et pour 0,07% supérieurs à 20000 francs. Ainsi les responsables du pilotage, tout comme les pilotes, sont soumis à des situations fort inégales. Si certains ont des salaires d'ouvriers, d'autres ont des postes fort enviables.

Cette question de la précarité d'existence des pilotes va être au coeur des longs débats qui s'engagent au début du XXème siècle, sur une éventuelle réforme du pilotage.

TROISIEME PARTIE : 1905-1928, A LA RECHERCHE D'UN NOUVEL EQUILIBRE

5) La réforme introuvable 1905-1920

Des protagonistes qui s'organisent

Les travaux préparatoires qui mèneront à l'adoption de ce nouveau cadre juridique que constituera la loi du 28 mars 1928 seront longs et sinueux. Commissions et groupes d'étude se succèdent dans un premier temps sans pouvoir aboutir à un accord.

A la faveur de la loi de 1901 autorisant les associations, les différents protagonistes se regroupent pour faire entendre leurs voix. Les entreprises françaises d'armement constituent en 1903 le Comité central des armateurs de France (CCAF). Quant aux pilotes, ils commencent à s'organiser en syndicats locaux, même si les chefs de certaines stations n'y sont pas toujours favorables. En 1905, ces syndicats donnent naissance à la "Fédération nationale des marins-pilotes, aspirants-pilotes de France et des colonies". L'association souhaite se consacrer "à développer les sentiments de solidarité qui s'affirment de plus en plus" entre pilotes et aspirants ; "à augmenter leur force morale et intellectuelle ; à soutenir le faible et secourir l'infortune ; à les unir, par un lien fraternel, qui embrassera en même temps leurs syndicats locaux ou associations professionnelles et à créer, enfin, une grande famille susceptible d'aider les membres de toutes ces branches, dans les luttes nécessaires pour la sauvegarde commune et le bien de chacun..." (76).

En août 1905, la Fédération se réunit à Dunkerque (77) en présence d'Alexandre Millerand, ancien ministre du Commerce et de l'industrie (78), et du sous-directeur de la Marine marchande. L'occasion pour elle de prendre position sur différentes questions d'actualité. Certaines ont trait aux conditions de travail. Il est notamment proposé de ne plus laisser le responsable de la station juger des peines disciplinaires lourdes, avec en corollaire, la demande de création d'un tribunal disciplinaire. Vu leur anachronisme, les dispositions du décret de 1806 dans ce domaine venaient d'ailleurs d'être atténuées. Une dépêche ministérielle du 7 août 1903 indiquait que des punitions inférieures à celles prévues par le décret pourraient être prononcées, bien que cela soit contraire aux principes du droit (79). Pour les mêmes raisons d'équité, il est suggéré de remplacer le chef du pilotage par un pilote en retraite dans la commission chargée de réformer les pilotes inaptes au service.

Jauge nette ou jauge brute ?

Mais le grand débat qui anime alors les pilotes, comme les chambres de commerce et les armateurs, est celui du maintien ou de l'abandon de la jauge nette qui sert à déterminer les droits de pilotage. Un nouveau système de jauge nette a en effet été adopté en 1904 pour se caler sur les pratiques allemandes et anglaises (80). Mais ce changement a entraîné une importante augmentation des jauges des bâtiments français (81). Du coup certains navires qui n'étaient pas astreints au droit de pilotage, du fait de leur faible tonnage, y sont soumis. Pour rétablir l'équilibre, la franchise du pilotage est portée, en 1905, jusqu'à 150 tonneaux pour les vapeurs contre 100 auparavant et jusqu'à 100 tonneaux pour les voiliers contre 80 antérieurement (82).

Pour autant, la situation n'est pas satisfaisante. Par une circulaire du 27 avril 1905, le ministre de la Marine, Gaston Thomson (83), lance une vaste enquête pour savoir s'il n'y aurait pas lieu de substituer la jauge brute à la jauge nette comme mode de calcul des droits (81). "La jauge nette équivaut au volume, exprimé en mètres cubes, de toutes les parties du navire utilisables

commerciallement, c'est à dire déduction faite des espaces réservés aux machines, aux soutes à charbon, aux cambuses et aux logements des officiers et de l'équipage" (84). Or le calcul de ces espaces à déduire est souvent sujet à caution, les règles n'étant pas les mêmes d'un pays à l'autre. D'où l'idée de remplacer la jauge nette par la jauge brute, qui elle est définie à partir du "produit des dimensions linéaires du bâtiment sans aucune déduction pour les espaces nécessaires à la navigation" (84).

Pilotes, chambres de commerce, armateurs... Chacun présente son mode de calcul. Certains examinent même les possibilités de recourir au tirant d'eau, voire au déplacement. Très techniques, ces discussions n'ont pas abouti lorsqu'en octobre 1906, le pilotage quitte en partie le giron du ministère de la Marine pour être rattaché à celui du Commerce et de l'industrie, "son protecteur naturel" selon les armateurs français (85). Ces derniers profitent de la circonstance pour demander au nouveau ministre, Gaston Doumergue (86), l'exemption totale des charges de pilotage pour les navires affrétés au petit cabotage. "Les capitaines des navires caboteurs sont plus pratiques des ports qu'ils fréquentent que les propres pilotes de ces ports, parce qu'ils y entrent et qu'ils en sortent plus souvent que ces derniers, au concours desquels ils ne font jamais appel, constate en janvier 1907, André Lebon, le président du CCAF. On peut donc demander à ces capitaines, qui forcément sont tous français... de subir l'examen de pilote. D'autre part, les droits de pilotage écrasent la navigation de cabotage". Pour argumenter sa demande d'exemption, André Lebon cite le cas de deux caboteurs dont les frais de pilotage s'élèvent à 28242 francs par an contre 25689 pour les frais d'équipages et 14000 francs pour les primes d'assurance. En retour, le ministre du Commerce assure le CCAF que la question de la jauge sera résolue "le plus promptement possible" et qu'il met "immédiatement à l'étude" la question de la franchise du pilotage pour le petit cabotage (87). Cette même année 1907, le sénateur Charles Cabart-Danneville (88) demande vainement à ce que la franchise de pilotage établie en 1905 ne soit accordée qu'aux navires "faisant le cabotage de port français à port français" (84).

Tout comme les armateurs, les chambres de commerce continuent de pousser à une réduction des droits de pilotage que ce soit celle de Brest qui envisage la suppression totale des droits pour les caboteurs (89), ou celle de Cherbourg qui incite à la mise en place de tarifs dégressifs pour les vapeurs de plus de 1000 tonnes, essentiellement des transatlantiques étrangers touchant ce port. Fort mécontents, les pilotes cherbourgeois accuseront le CCAF de soutenir les armements étrangers dans leur volonté de mettre en place de tels tarifs, afin de pouvoir réclamer par la suite leur instauration dans les autres ports français (90).

Remous autour d'un rapport

Dans ce climat tendu, la Commission extraparlamentaire de la Marine marchande, placée auprès du ministère du Commerce et de l'industrie, se voit chargée en 1909 de préparer une révision générale de la législation sur le pilotage. Divers rapports sont commandés à cette occasion. L'un d'eux va provoquer de multiples remous. Son auteur, Clément Colson (91), un ingénieur des Ponts-et-Chaussées qui terminera sa carrière comme vice-président du Conseil d'Etat, s'attaque vigoureusement à l'organisation existante du pilotage. Les charges de pilotage constituent "un véritable impôt, grevant la navigation maritime" estime-t-il, chiffres à l'appui. La recette brute du pilotage en France s'élevait en 1886 à 4,3 millions de francs pour 100 800 navires, représentant 18,5 millions de tonneaux. En 1907, elle était passée à 7,5 millions de francs pour 108 000 navires représentant 34,5 millions de tonneaux. Or, un petit groupe de stations concentre la majorité de ces revenus. Pour Clément Colson, cette situation est inadmissible car les pilotes des stations "pauvres" doivent vivre de leur métier mais aussi, à contrario, parce que les pilotes ne doivent pas avoir une rémunération "hors de proportion avec la nature et la difficulté de leur fonction". Leurs salaires ne

peuvent, selon lui, dépasser ceux "que les marins offrant les mêmes garanties de capacité obtiendraient pour un service analogue dans tous autres emplois". Ce sont des "agents d'un service public, nommés par l'Etat, opérant dans des conditions fixées par lui", il est donc "absurde que les modifications qui se produisent dans la fréquentation d'un port et qui ne dépendent nullement de leur zèle ou de leur activité, puissent, en quelques années, doubler ou réduire de moitié leur rémunération".

Afin de réduire ces "anomalies choquantes", Clément Colson propose tout d'abord, dans les stations aux recettes insuffisantes, de remplacer les pilotes par des lamaneurs pratiques brevetés. Ce mouvement est en fait déjà en marche depuis la deuxième moitié du XIXème siècle, les conditions de recrutement des pratiques ayant fait l'objet de précisions réglementaires (92). La principale novation du rapport réside cependant dans la mise en place d'un système de péréquation entre stations "riches" et stations "pauvres", basé sur l'existence d'une ou plusieurs caisses communes. Deux possibilités sont envisagées par Colson :

- regrouper la gestion des stations au niveau régional, ou au niveau national avec création d'un grand établissement public,
- regrouper le pilotage avec les autres services d'exploitation d'un port gérés par les chambres de commerce.

Colson retient finalement un système mixte. Il s'agirait de réunir "autant que possible" la gestion des stations de pilotage "à celle des services d'exploitation du port confiés aux chambres de commerce avec un cahier des charges arrêté par décret délibéré en Conseil d'Etat, fixant les conditions du service et le maximum des tarifs autorisés dans chaque cas". Aux taxes locales de pilotage, viendrait s'ajouter une taxe générale uniforme sur toute la France perçue sur tout navire faisant usage d'un service de pilotage. Le produit de cette taxe serait réparti entre les chambres de commerce ayant en charge la gestion des stations "en prenant pour base l'effectif du personnel et l'importance du matériel entretenu par chacune d'elles pour le service du pilotage". Elle servirait aussi à compléter les recettes des stations dont aucune chambre de commerce n'aurait consenti à assumer la gestion. Les pilotes se verraient attribués un salaire fixe avec une petite prime, pour stimuler leur zèle en quelque sorte.

Les pilotes se défendent

La réponse des principaux intéressés ne se fait pas attendre. Le président de la Fédération des pilotes, E. Delamare, dénonce avec vigueur le projet Colson dans un rapport également présenté à la commission extraparlamentaire (93). "Nous rappelons énergiquement notre qualité d'hommes libres, explique-t-il. Nous ne voulons pas, si peu que ce soit, devenir une sorte de fonctionnaire". Pour remédier aux faibles revenus des stations "pauvres", Delamare propose le maintien de l'exercice de la pêche comme complément de revenu, des allègements fiscaux et la réserve de la franchise de pilotage aux seuls bâtiments français comme le suggérait le projet Cabart-Danneville. De même, en matière de retraite, rejette-t-il l'idée de "toute création d'une caisse générale à la manière d'une mutuelle" ou d'une caisse spéciale par station qui "léserait sans base juridique" les droits acquis par les pilotes soumis au régime du tiers prévu par le décret de 1806. Il semble toutefois qu'à l'initiative des pilotes cherbourgeois, la mise sur pied d'une caisse générale ait été à l'étude en 1906. Mais elle n'aurait pas pu voir le jour avant que le pilotage soit rattaché au ministère du Commerce et de l'industrie (94).

Fort logiquement, Delamare s'oppose aussi aux tarifs dégressifs, à la suppression des zones extérieures de pilotage, critiquées par l'armement ainsi qu'à l'existence des licences de capitaines

pilotes. Raisons invoquées : garantir la sécurité de la navigation, ne pas laisser une minorité de navires dont les capitaines n'ont pas le brevet de pilote supporter seule le pilotage et éviter que les capitaines étrangers puissent examiner de trop près nos côtes, ce qui pourrait mettre en danger la défense du pays. Les autres rapports présentés à la commission extraparlamentaire (95) confirment les profondes divergences qu'il existe à l'époque sur ces questions du pilotage. Aussi lorsqu'éclate la 1^{ère} Guerre Mondiale, aucune solution n'a pu être mise sur pied.

Loin d'être mises entre parenthèse, les réflexions sur une réforme du pilotage sont au contraire relancées durant le conflit. En mai 1915, le gouvernement dépose à la Chambre des députés un projet de loi visant à instaurer, durant les hostilités, des mesures dérogatoires au décret de 1806 (96). Il est envisagé de diminuer de moitié les droits de pilotage des navires de guerre français et alliés faisant appel au service d'un pilote et de supprimer ces mêmes droits pour ceux ne recourant pas à son assistance. Des réductions de droits sont aussi préconisées pour les navires de commerce affrétés ou réquisitionnés par la France et ses alliés dans le cadre des opérations de guerre.

Mais l'Amiral Bienaimé va fermement s'opposer à ce texte. Député nationaliste de Paris (97), il prend fait et cause pour les pilotes et réfute tous les arguments présentés pour justifier la réduction des droits (98). Il démontre notamment que les pilotes sont loin d'avoir profité de la guerre pour s'enrichir. Globalement, les recettes ont chuté de 4% si l'on compare la période allant du 1^{er} octobre 1914 au 31 mars 1915 à celle allant du 1^{er} octobre 1913 au 31 mars 1914. Certaines stations connaissent parfois des baisses importantes de leurs revenus, jusqu'à 30% pour le sous-arrondissement de Marseille. Le sous-arrondissement de Nantes est le seul à avoir connu une forte croissance (+25%). Le projet de loi ne ferait qu'aggraver la situation d'autant qu'il serait applicable dans les mêmes termes à toutes les stations. L'amiral Bienaimé évoque aussi les risques qui pourraient en résulter sur le plan de la navigation et s'inquiète enfin de ce qu'aucune demande de réciprocité n'ait été adressée à nos alliés, grands bénéficiaires d'un tel projet de réforme. Aussi, sur ses conseils, la Chambre refuse, dans sa séance du 10 décembre 1915, de passer à la discussion du texte et demande au gouvernement de préparer une réforme globale du pilotage.

Dialogue de sourd autour d'une réforme

Le Conseil supérieur de la marine marchande, organe consultatif qui vient de voir le jour (99), est ainsi saisi de la question dès l'année suivante. Pas moins de quatre projets de loi lui sont soumis : deux émanent de la Fédération des pilotes, un de Colson (100) et un de l'Inspecteur général des écoles d'hydrographie S. Massenet (101). Une nouvelle fois les débats font ressortir d'importantes divergences entre les différents protagonistes. Toujours désireux de voir mise en place une caisse générale pour "régulariser" les recettes et les salaires des stations, Colson s'affronte avec les représentants des pilotes. Mais il doit aussi faire face à l'opposition de Massenet qui l'accuse de ne penser qu'aux questions financières et pas assez à la sécurité de la navigation tandis qu'un député lui reproche de vouloir transformer les pilotes en fonctionnaires (102). Placé en minorité, Colson ne pourra faire valoir ses idées dans le projet de loi finalement retenu par le Conseil à l'issue de son assemblée plénière du 24 juin 1916. Ce texte conserve l'idée de règlements locaux et de tarifs spéciaux propres à chaque station, même s'il réorganise la procédure de révision des règlements. La bourse commune est autorisée mais non imposée. Le système du tiers subsiste donc lui aussi. Le recrutement est porté à 24 ans minimum et à 35 ans maximum (103). Ce projet de loi est soumis au gouvernement puis communiqué aux chambres de commerce, avant d'être abandonné. Sa trop grande proximité avec le décret de 1806 semble en avoir été l'une des causes (104). De fait, 1916 reste surtout marquée par la suspension, sauf cas de nécessité absolue, des concours de pilotage et la mise en place de postes "d'aspirants temporaires" (105). Hormis quelques décrets ou arrêtés portant

sur des règlements locaux, le premier conflit mondial s'achève sans que de nouveaux textes importants soient adoptés.

La réorganisation des ports français, dans l'immédiat après guerre, entraîne cependant quelques changements. Les ports autonomes, créés en 1920, sont autorisés sur la demande de leur conseil d'administration à prendre en charge "certains services publics en connexité avec ceux du port" tel que le pilotage (106). Dans les autres ports, il est convenu que le directeur du port soit consulté par l'administration maritime "sur les instructions générales ou particulières réglant l'action de pilotes ainsi que sur toutes les questions ayant trait à la sécurité, au personnel des bateaux pilotes... ou aux accidents" dans lesquels peut être mis en cause un pilote qui "enfreint les règlements intéressant la sécurité dans le port, ses accès et ses rades" (107).

Une nouvelle procédure d'adoption et de révision des règlements et des tarifs de pilotage est par ailleurs adoptée en 1921. Ces derniers sont désormais établis et révisés par un décret simple (sans passage devant le Conseil d'Etat) sur proposition du ministre chargé de la Marine marchande, après avis de la chambre de commerce intéressée et d'une commission commerciale dont la composition prend désormais en compte l'existence des ports autonomes (108). La suppression du passage devant le conseil d'Etat vise à réduire le laps de temps nécessaire à la révision des tarifs afin de mieux répondre aux besoins des stations.

"Dans presque tous les ports de France" la situation financière des stations "est très précaire, leurs dépenses d'exploitation augmentant sans cesse et leurs tarifs restant invariables" suite aux lenteurs de la procédure, constate en 1921, avant l'adoption de la réforme, le député de Moro-Giafferri (109). "Après la cessation des hostilités, le mouvement des ports reprit pendant quelques mois son cours normal. Les recettes des stations de pilotage atteignirent le niveau d'avant guerre. Mais le chapitre des dépenses accusa une hausse de 300% à 400%. A l'heure actuelle, les pilotes seraient dans une situation tout à fait précaire si Monsieur le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande, après avis d'assemblées commerciales, n'avait cru devoir relever presque partout les tarifs de pilotage". Il était vraiment grand temps de modifier le décret de 1806.

6) La loi du 28 mars 1928, les pilotes font prévaloir leurs vues

La relance de la procédure législative

En 1921, une nouvelle commission est chargée d'étudier une réforme globale du pilotage. Présidée par le sénateur Farjon, celle-ci rend sa copie en décembre 1922. Le nouveau projet de loi (110) qu'elle propose, prévoit sous certaines limites, de laisser aux règlements locaux le soin de déterminer les conditions dans lesquelles peut être accordée la franchise partielle ou totale du pilotage. Pour les bâtiments non concernés par cette franchise, le paiement des droits de pilotage resterait obligatoire, même si les capitaines n'ont pas recours au service d'un pilote. Le système du tiers serait par ailleurs remplacé par des caisses de secours au niveau de chaque station, sans que soit instaurée une caisse nationale.

Ce texte, proche des aspirations des pilotes, ne pouvait que provoquer le mécontentement du CCAF (111). Estimant ne pas avoir été correctement représenté au sein de la commission, celui-ci s'insurge contre certaines dispositions portant "les plus graves atteintes aux intérêts généraux de l'armement". Il regrette notamment le caractère précaire de la franchise, laissée en quelque sorte au bon vouloir des règlements locaux, ce qui n'était pas le cas auparavant. De même juge-t-il trop coûteuses pour l'armement diverses dispositions relatives à l'élaboration des tarifs. Mais le CCAF demande surtout que le "principe de l'institution de la licence" soit inscrit dans la loi, tout comme celui des abonnements et celui des tarifs dégressifs pour les navires effectuant de nombreuses entrées et sorties dans un même port. A la faveur des travaux d'une commission interministérielle sur l'avenir des ports français, Colson réclame, lui aussi, l'extension des licences et, bien évidemment, la création d'une caisse de réserve nationale pour gérer les salaires des pilotes (112).

Face à ces attaques, la Fédération des pilotes réplique par l'intermédiaire de son secrétaire général, Le Garrec. Dans un rapport de 1923, celui-ci s'oppose fermement à l'extension des licences. "De nos jours ce régime est dénoncé par les capitaines... parce qu'il leur impose un surcroît de responsabilité considérable" explique-t-il à propos des licences accordées à Marseille (113). "Pour le marin qui vient d'accomplir une traversée longue et souvent pénible, l'atterrissage en pleine nuit par temps bouché sur un port auquel il est devenu presque étranger par une absence de plusieurs semaines ou de plusieurs mois, l'obligation d'évoluer au milieu de dangers et de bâtiments dont il ne connaissait pas préalablement la position, sont des épreuves qui dépassent parfois les limites de la capacité humaine. Il n'est pas douteux, d'ailleurs, que cette pratique se traduise par des retards fréquents pour les navires et, partant, par des frais très supérieurs aux salaires de pilotage".

Les désaccords entre les différentes parties persistaient donc. La réforme va malgré tout cette fois-ci aller jusqu'à son terme (114). Sur la base du texte de la Commission Farjon, le gouvernement dépose le 9 juillet 1925 à la Chambre des députés un "projet de loi sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes". Deux ans s'écoulent toutefois avant que les députés l'examinent et l'adoptent quasiment sans grandes modifications. Le projet de loi est ensuite transmis au Sénat. Conscient de la nécessité de faire rapidement aboutir la réforme, les sénateurs adoptent à leur tour le texte en termes identiques à ceux des députés, le 15 mars 1928. Une nouvelle lecture devant la Chambre n'est de fait pas nécessaire. Datée du 28 mars 1928, la loi est enfin promulguée au Journal officiel du 31 mars.

Le pilotage reste obligatoire

Le législateur a souhaité ne faire figurer dans ce texte et dans le décret d'application du 14 décembre 1929 que les dispositions générales et essentielles, communes à toutes les stations. Les mesures et les règles particulières liées à l'organisation du service sont, elles, laissées à l'appréciation des règlements locaux.

La loi donne tout d'abord une définition du pilotage. Il consiste "dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et eaux maritimes des fleuves et canaux". Le pilote n'a donc pas à intervenir "directement dans la conduite du navire, suivant les errements en usage dans certaines stations. Le pilote se substitue ainsi à tort à l'homme de barre pour la conduite effective d'un navire, dont il peut ne pas connaître toutes les qualités ou les défauts et les possibilités de manoeuvre, alors qu'il ne doit être que conseiller du capitaine" (115). La loi reprend ici la théorie développée par la jurisprudence à la fin du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} siècle (116).

Sur la lignée du décret de 1806, le pilotage continue d'être obligatoire pour les bâtiments français et étrangers. Le capitaine d'un bâtiment soumis à cette obligation doit s'acquitter de son dû, même s'il ne fait pas appel aux services d'un pilote. "Dans ce dernier cas, le versement de la taxe de pilotage peut-être considéré, soit comme une amende, soit comme une participation obligatoire aux dépenses causées par le fonctionnement d'un service public", estime, dans sa thèse, Michel Girard (116).

Les règlements locaux sont toutefois habilités à déterminer, à titre exceptionnel, des zones où le pilotage n'est que facultatif. Le Parlement n'a pas souhaité supprimer ce type de zones éloignées des ports, malgré les demandes du CCAF et de UCCM qui se plaignaient qu'elles soient prétexte à une surtarification. Le Parlement a en effet considéré qu'il revenait à l'administration locale de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'abus (114 - 115).

La loi affranchit par ailleurs de l'obligation du pilotage les navires à voiles d'une jauge nette inférieure à 100 tonneaux, les navires à propulsion mécanique d'une jauge nette inférieure à 150 tonneaux et, quel que soit leur tonnage, les bâtiments servant à l'amélioration, à l'entretien, à la surveillance des ports et de leurs accès. Reprenant les travaux engagés depuis 1905, le gouvernement avait eu tout d'abord l'intention de remplacer la jauge nette par la jauge brute. Mais devant les difficultés techniques pour assurer ce transfert, les parlementaires ont préféré garder la jauge nette. C'est là, la seule modification de fonds du projet de loi d'origine. Après avoir opté dans un premier temps pour la jauge brute, les armateurs avaient eux aussi émis le souhait de conserver la jauge nette (111).

De leur côté, les pilotes obtiennent satisfaction sur la question des licences puisque celles-ci ne sont pas généralisées contrairement aux demandes répétées du CCAF et de l'UCCM (111-114). Mais elles sont maintenues dans les ports où elles existaient déjà lors de l'adoption de la loi (Marseille et, semble-t-il, Port-Vendres). La commission de la Marine marchande de la Chambre qui a examiné le texte en préalable aux débats, avait estimé que les licences pourraient faire l'objet d'un texte indépendant postérieur (114).

La loi prévoit également que les salaires des pilotes soient mis en commun dans les stations où le service se fait au tour de liste, le règlement local devant déterminer les conditions de partage entre les pilotes. La possibilité de recourir à un pilote au choix est maintenue. Mais selon le vœu du législateur, elle doit être exceptionnelle et ne pas perturber l'organisation du service (115). Le CCAF et l'UCCM avaient demandé que le pilote du tour, remplacé par le pilote au choix, voit son salaire réduit de 50%. Mais cette mesure n'a pas été retenue (114).

Un statut des pilotes rénové

Après avoir défini les règles générales du pilotage, la loi précise le statut des personnels. Seuls subsistent les pilotes et les aspirants chargés de les seconder et de les remplacer. Les aspirants pilotes adjoints aux pilotes retraités ou infirmes disparaissent, le système du tiers étant supprimé.

Les pilotes et les aspirants doivent être nommés par le ministre chargé de la Marine marchande après un concours dont les modalités seront fixées par l'arrêté ministériel du 30 juin 1928, sur les bases de pratiques déjà en vigueur depuis le début du siècle (117). Afin de rajeunir les effectifs, seuls peuvent se présenter au concours les jeunes gens âgés de 24 à 35 ans. Cette limite peut même être exceptionnellement abaissée à 30 ans par les règlements locaux (115).

Les candidats doivent réunir 6 ans de navigation dans le personnel de pont, de la marine de l'Etat ou de la Marine marchande dont trois au moins sur des navires de commerce armés au long cours, au cabotage à la grande pêche, à la pêche au large ou au pilotage. Ils doivent aussi satisfaire à une visite médicale afin notamment de faire vérifier leur acuité visuelle. Des visites de contrôle sont prévues après 50 ans.

Suivant les pratiques en cours dans certaines stations (118), la loi autorise l'instauration de conditions supplémentaires de brevet ou de stage là "où la nécessité en est reconnue". Le gouvernement souhaite néanmoins que la nouvelle loi soit l'occasion de réviser ce qui existe ici ou là (115). Des temps précis de navigation sur des voiliers avaient parfois été demandés aux futurs pilotes. Mais l'effondrement de la marine à voile en ce début du XXème siècle ainsi que les nouvelles conditions d'obtention du brevet de capitaine au long cours les avaient vite rendues obsolètes. De nouvelles dispositions avaient dû être prises au coup par coup (119).

La loi se penche également sur la responsabilité des pilotes, domaine dans lequel le décret loi de 1806 était totalement dépassé. Pour ce qui est du régime disciplinaire et du régime pénal, les pilotes vont être à la fois soumis aux peines propres à leurs professions prévues par la loi mais aussi aux dispositions générales du code pénal et disciplinaire de la Marine marchande du 17 décembre 1926.

Quatre peines disciplinaires sanctionnant les fautes professionnelles sont ainsi mentionnées dans la loi : la réprimande, le blâme, la suspension temporaire de l'exercice des fonctions et la révocation. Ces peines sont en fait celles instaurées à titre provisoire en 1913. "Le chef du service de pilotage prononce directement et sans réserve la réprimande et le blâme, explique Michel Girard, dans sa thèse. Il prononce également la suspension de l'exercice des fonctions pour une durée maximum de 10 jours, mais, dans ce cas, sa décision doit être approuvée par le directeur de l'Inscription maritime. Seul, le Ministre peut suspendre le pilote de ses fonctions pendant plus de 10 jours ou le révoquer" (116).

En matière pénale, le code de la Marine marchande prévoit notamment les peines en cas de perte d'un navire par la faute du pilote. La loi de 1928 s'intéresse, quant à elle, à des délits plus spécifiques. Le pilote qui ne prête pas assistance à un bâtiment en danger ou qui exerce sa profession étant ivre est ainsi passible d'une amende de 25 à 300 fr. et/ou d'un emprisonnement de huit jours à trois mois.

La définition de la responsabilité civile des pilotes posa par contre davantage de problème. Vu le niveau de risques encourus, en particulier en cas de perte d'un navire, les pilotes étaient dans l'impossibilité de s'assurer. Lors de l'adoption de la loi de 1928, il était de la responsabilité des armateurs de supporter la faute du pilote. Mais les armateurs avaient toujours la possibilité d'intenter une action en dommages et intérêts contre les pilotes. Plusieurs d'entre eux se retrouvèrent

ainsi condamnés à verser des sommes bien supérieures à leur traitement annuel, ce qui parut exagéré. Aussi, une nouvelle loi, s'inspirant de la législation britannique, sera-t-elle adoptée en 1935 afin de limiter d'une manière forfaitaire le montant des dommages et intérêts (116).

Des stations réorganisées

Les derniers articles du texte de 1928 sont consacrés à l'organisation des stations. Conformément à la loi du 17 juillet 1921, il est prévu que les décrets fixant l'organisation administrative des stations et les tarifs de pilotage ne soient plus soumis au Conseil d'Etat. Ce qui mécontentera l'UCCM (114). Il revient par contre au ministre chargé de la Marine marchande de préparer ces décrets après avis de la chambre consulaire intéressée et la consultation d'une assemblée commerciale, comme cela se faisait jusque là (120). L'UCCM aurait pourtant souhaité que cette assemblée commerciale soit supprimée. A la place, auraient pu être consulté le conseil d'administration des ports autonome ou la commission consultative des ports non autonomes ainsi que des représentants de l'administration, de l'armement et du pilotage. Une position proche de celle de Colson. La Commission de la Marine du Sénat défendit pourtant le maintien de cette assemblée commerciale. Le fait qu'elle soit placée sous la présidence du président du tribunal de commerce lui apparaissait être une garantie d'impartialité et de compétence suffisante par rapport aux éventuelles demandes des pilotes d'augmenter les tarifs.

La question de l'Assemblée commerciale est symptomatique des deux conceptions du pilotage qui se sont opposées lors la préparation de ce texte. D'un côté, le CCAF et l'UCCM poussent à une plus grande emprise des ports autonomes et, par de-là du corps des Ponts-et-Chaussées, sur le pilotage. De l'autre, les parlementaires, rejoignant le gouvernement et les pilotes, préfèrent laisser à ces derniers une certaine autonomie et relier le pilotage à l'administration de la Marine. Ainsi en est-il également de la direction du service du pilotage. L'administrateur de l'Inscription maritime, chef de la circonscription dans laquelle se trouve la station, "reste le représentant direct du pouvoir central et le délégué de l'autorité supérieure" (121).

"Les pilotes sont avant tout des marins ayant un état d'esprit particulier, des habitudes spéciales, justifie Louis Brindeau, rapporteur de la loi au Sénat (séance du 15 mars 1928). D'autre part, les opérations qu'ils effectuent non seulement dans les ports mais surtout à l'extérieur, sont purement maritimes. A ces deux points de vue, nous avons estimé que le contact direct entre les pilotes et l'administration supérieure devait s'établir par l'intermédiaire d'hommes sortant de la marine, ayant une expérience des choses de la mer, connaissant le caractère des pilotes et sachant leur parler le langage qui convient... Si la loi de 1920 sur l'autonomie des ports maritimes et surtout le règlement de 1921 qui l'a suivi, prévoient que le service du pilotage, comme d'autres services d'ailleurs... peuvent être placés dans les attributions du conseil d'administration [du port autonome], la loi a eu soin d'ajouter qu'il faut que l'administration du port autonome en fasse une demande et en saisisse le ministre des Travaux publics et de la marine marchande. Or jusqu'ici aucun port autonome n'a usé de cette faculté...".

L'organisation de la direction des stations est, elle, revue afin d'être rationalisée. Il ne reste que deux type de responsables : les chefs et les sous-chefs du pilotage. Les pilotes majors et syndics des pilotes qui existaient antérieurement, sont appelés à disparaître et à se fondre en leur sein.

"En principe un chef de pilotage est placé à la tête de chaque station ou de chaque groupe de stations, explique Michel Girard. Un ou plusieurs sous-chefs sont placés sous les ordres du chef de la station et le secondent. Un sous chef peut également avoir la charge d'une station si plusieurs d'entre elles sont groupées sous l'autorité d'un chef unique, comme c'est le cas pour les stations de la Seine, de la Loire ou de la Gironde" (116).

Chefs et sous-chefs du pilotage sont recrutés sous certaines conditions, parmi les pilotes en retraite ou en activité, les capitaines au long cours ou capitaines de la Marine marchande, les officiers de Marine en retraite ou démissionnaires et, à défaut, parmi les capitaines au cabotage. Pour les stations de moindre importance, où il n'y aurait pas de chef du pilotage, le service est dirigé par les officiers ou maîtres de port. Les stations des ports militaires font, quant à elle, toujours l'objet de mesures particulières.

Cette volonté du législateur de laisser une certaine indépendance aux pilotes se retrouve également en ce qui concerne le matériel des stations. Le décret de 1806 avait prévu différents modes d'exploitation dont celui de la bourse commune au sein duquel les pilotes n'étaient ni propriétaires, ni gestionnaires de leur matériel. Avec la loi de 1928, si la bourse commune est encore autorisée, elle doit néanmoins devenir exceptionnelle (115). De fait, les pilotes sont incités à racheter leur matériel pour en devenir propriétaire à l'instar des pilotes qui recouraient jusqu'alors à la libre concurrence.

"Le pilote propriétaire, tenu qu'il est de l'achat et des réparations à faire en cas d'avaries, aura le souci de la bonne conservation et du bon entretien de son outil de travail..., estime le législateur. Au surplus il convient dans une profession où les qualités d'initiative ont une importance toute particulière, de laisser cette initiative s'exercer en toute liberté, tant qu'une raison majeure et d'ordre public ne s'y oppose pas. La seule restriction qui est apportée à la liberté des pilotes... c'est la composition même de ce matériel, qui est fixée par le règlement de la station, suivant les besoins du service" (121). Pourtant le CCAF s'opposa à cette mesure, lui préférant un contrôle direct du ministre en charge de la Marine marchande (114). Néanmoins, si la loi de 1928 encourage les pilotes à devenir propriétaires de leur matériel, elle les incite aussi à le gérer à titre collectif sous le régime prévu pour les syndicats professionnels (122).

Dernière évolution, mais non des moindres, le système du tiers est supprimé. C'est la fin des pilotes adjoints. "La Fédération des pilotes - et c'est tout à l'honneur de ses dirigeants actuels, MM. Mas et Le Garrec - s'est rendue compte qu'un tel régime ne pouvait subsister, constate le ministre des Travaux publics et de la Marine marchande, André Tardieu, après le vote de la loi (115), et elle a défendu, même contre certaines résistances individuelles ou collectives parfois très âpres, le double principe de l'égalité du droit à pension, que ce soit comme pilotes titulaires ou comme aspirants pilotes, et de la dévolution aux veuves et orphelins que l'article 9 du décret-loi de 1806 sacrifiait complètement".

Chaque station devra donc disposer d'une "caisse destinée à servir des retraites et des secours aux pilotes et aspirants pilotes, ainsi qu'à leurs veuves et orphelins, caisse alimentée par des retenues sur les recettes de la station. Le système est celui de la répartition (115). Les caisses d'entraide mutuelle qui avaient vu le jour précédemment dans certaines stations sont ainsi généralisées. Les droits à pension sont acquis soit par ancienneté de services, soit "pour incapacité résultant de blessures ou de maladies contractées dans l'exercice des fonctions". Sur cette question des retraites, les pilotes ont presque vingt ans de retard sur l'évolution sociale de l'époque. La loi sur les retraites ouvrières date en effet de 1910.

La mise à la retraite est prononcée par le ministre chargé de la Marine marchande à la requête de l'administration maritime ou de l'intéressé. Il était prévu de fixer l'âge de la retraite des pilotes et des chefs de pilotage à 65 ans (décret du 14 décembre 1929). Mais une décision du conseil d'Etat a supprimé cette disposition pour les pilotes (116).

Ces caisses de retraite, dont le fonctionnement est défini par les règlements locaux des stations, peuvent prendre la forme de caisses spéciales établies par les syndicats de pilotes (123). Des dispositions transitoires sont en outre prévues pour ne pas léser les pilotes ayant acquis des droits au

titre du système du tiers à la date de l'adoption de la loi. Il était toutefois difficile de mettre en oeuvre ce nouveau régime de retraite dans les stations ne comptant que deux ou trois pilotes. Pour aider ces petites stations, la Fédération des pilotes de France a donc instauré une caisse centrale de retraite alimentée par les versements des syndicats de pilotes (116).

* * *

Avec l'adoption de la loi de 1928, une page importante de la législation du pilotage est tournée. Les dispositions désuètes du décret loi de 1806 sont abandonnées. "Certaines (...), nettement inspirées de la législation révolutionnaire à base individualiste, étaient inconciliables avec la législation" de 1928 constate Michel Girard (116). Tout en laissant une grande autonomie aux pilotes, une plus grande homogénéité est introduite dans la gestion des stations et le pilotage qui continue d'échapper au contrôle de l'administration des ports, reste obligatoire. De fait, ce sont les intentions des pilotes qui ont prévalu. Aussi, la nouvelle loi n'est-elle pas celle qu'attendaient les chambres de commerce et l'armement.

Fallait-il conserver au pilotage son caractère obligatoire, comme l'ont obtenu les pilotes dans la loi de 1928 ? Fallait-il laisser davantage de liberté aux capitaines comme l'ont vainement demandé l'armement et les chambres de commerce ? Il ne nous appartient pas de juger. Chaque partie avait des intérêts à défendre, intérêts divergents, ce qui peut se comprendre.

NOTES

(1) Ce document, s'inspirant des "Coutumes de la mer du Levant", a été rédigé à la demande de la duchesse Eleonore d'Aquitaine (1122-1204), de retour de Terre Sainte pour servir de lois maritimes dans le Ponant. Il prit le nom de Rôles d'Oléron, en l'honneur de l'île alors possession d'Eleonore et fut complété par son fils Richard Coeur de Lion. (d'après Clairac, "Us et coutumes de la Mer", Bordeaux, 1661).

(2) Edit de mars 1584 sur la juridiction de l'Amiral, le droit de prise etc.

(3) L'amiral joue à cette époque un rôle judiciaire puisqu'il a sous son autorité un tribunal chargé des délits civils ou criminels de la marine marchande : l'Amirauté.

(4) Ordonnance de la Marine d'Août 1681

(5) Ordonnance du 3 octobre 1683 portant règlement pour la réception des maîtres des navires, pilotes et pilotes lamaneurs

(6) Ordonnance du 15 décembre 1724 "qui suspend celle du 27 may 1716 et ordonne que les matelots ne pourront estre reçus à l'avenir Maistres, Pilotes et Pilotes lamaneurs, qu'ils n'aient fait deux campagnes de 3 mois chacune au moins sur les Vaisseaux de Sa Majesté".

(7) Règlement du 15 août 1725 concernant la réception des capitaines, maîtres ou patrons, pilotes et pilotes lamaneurs ou locmans

(8) "Déclaration du Roy concernant la réception et les fonctions des pilotes lamaneurs, établis pour la rivièrre de Gironde donnée à Fontainebleau le 24ème octobre 1743, enregistrée en Parlement le 28 novembre 1743"

- Les problèmes viendraient principalement des stations de Saint-Palais et de Saint-Georges de Didonne qui dépendant de l'Amirauté de Marennes auraient un sentiment d'impunité par rapport à des actes commis dans le ressort de l'Amirauté de Bordeaux.

- Extrait de la déclaration : En cas d'échouement le pilote "sera aussitôt constitué prisonnier, en vertu d'un décret décerné sur le réquisitoire de notre Procureur au siège de l'Amirauté, sans aucune formalité, ladite peine étant censée encouruë par le seul fait de l'échouement... S'il y a preuve que l'échoüement est arrivé par l'ignorance du Pilote Lamaneur, il sera condamné au fouët, et privé pour jamais du Pilotage ; et à l'égard de celui qui aura malicieusement jetté un navire sur un banc ou rocher, où à la côte, il sera puni du dernier supplice, et son corps attaché à un mât planté près du lieu du naufrage".

(9) Règlement du 10 mars 1784 concernant la réception des pilotes lamaneurs

(10) A.N. Marine CC/4/1681

(11) A.N. Marine CC/4/1710

(12) Lettres patentes du 10 janvier 1770

(13) "Du pilotage maritime en France et dans les pays étrangers", thèse pour le doctorat par Louis Laurent-Toutain, Université de Paris, Faculté de droit (1918)

- (14) Loi relative aux écoles de la Marine donnée à Paris le 10 Août 1791, décrets de l'Assemblée nationale des 21 et 30 juillet 1791
- (15) Loi concernant les pilotes lamaneurs donnée à Paris le 15 août 1792, décret de l'Assemblée nationale du 20 juin 1792
- (16) Loi concernant l'admission, l'avancement des officiers de la Marine militaire et de la réception des capitaines des bâtiments du commerce, des maîtres au petit cabotage, pilotes côtiers et pilotes lamaneurs du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795)
- (17) Cette mesure avait été adoptée à titre provisoire par la loi concernant les pilotes lamaneurs donnée à Paris le 15 août 1792, décret de l'Assemblée nationale du 20 juin 1792.
- (18) Paul Meunier, "droit français : du pilotage", thèse pour le doctorat, faculté de droit de Paris (1894)
- (19) Michel Joseph Girard, rédacteur au ministère de la Marine marchande, "Le pilotage maritime et la loi du 28 mars 1928", thèse pour le doctorat, Faculté de droit de l'Université de Paris (1939).
- (20) Ordonnance du 23 novembre 1844 portant approbation des règlements et tarifs de pilotage du 4ème arrondissement maritime
- (21) Louis Laurent-Toutain, op.cit
- (22) A.N. Marine CC/4/1185, Note du bureau de l'Inscription maritime du 9 décembre 1857 par rapport au projet de règlement de pilotage du 5ème arrondissement
- (23) Ordonnance du 1er novembre 1831 qui approuve une disposition à ajouter au règlement de pilotage du 5ème arrondissement maritime en ce qui concerne les bâtiments à vapeur
- (24) Ordonnance du 19 mars 1843 portant approbation des règlements et tarifs de pilotage arrêtés le 4 novembre 1842 par le Conseil d'administration de la Marine séant au chef lieu du 5ème arrondissement maritime
- (25) Décret impérial du 23 juillet 1859 portant approbation des règlements et tarifs de pilotage pour le 5ème arrondissement maritime (article 61)
- (26) Arrêté du 23 août 1871 qui déclare à titre provisoire un nouveau règlement pour le service du pilotage dans le 3ème arrondissement maritime
- (27) Mesure mentionnée dans le décret impérial du 23 juillet 1859 portant approbation des règlements et tarifs de pilotage pour le 5ème arrondissement maritime et le décret impérial du 20 avril 1867 qui modifie le règlement général de pilotage pour le 5ème arrondissement maritime
- (28) Décret du 29 août 1854 relatif aux règlements et tarifs de pilotage du 1er arrondissement, décret impérial du 13 août 1864 qui modifie le règlement général de pilotage pour le 1er arrondissement maritime
- (29) Article du "Phare de la Manche", du 20 mai 1899, cité dans "La question du pilotage" E. Le Pont fils, agent maritime, Cherbourg (1899)

- (30) "La question du pilotage", E. Le Pont fils, Cherbourg (1899)
- (31) La jauge dite "Moorsom" du nom de l'Amiral anglais qui en est à l'origine entra en vigueur en Angleterre en 1854 avant d'être introduite en France en 1872-1873 (d'après Louis Laurent- Toutain, op.cit.)
- (32) Paul Meunier, op.cit.
- (33) Décret du 8 juillet 1879
- (34) Loi sur la Marine marchande du 30 janvier 1893
- (35) Décret du 29 août 1854 relatif aux règlements et tarifs de pilotage du 1er arrondissement, décret 2 février 1861 qui modifie les articles 39, 58 et 60 du règlement de pilotage pour le 1er arrondissement maritime
- (36) Décret du 2 décembre 1865 qui modifie le règlement général de pilotage pour le 1er arrondissement maritime
- (37) Quartier d'Arles - station des embouchures du Rhône, dite des cabanes du Levant (décrets du 23 juillet 1859 et du 20 avril 1867)
- (38) Archives du Comité central des armateurs de France, 52 AS 458 : intervention de Charles Chevillotte, du 28 janvier 1879, sur les intentions de la chambre de commerce de Brest concernant le projet de loi sur la Marine marchande qui sera adopté en 1881.
- (39) E. Giraud, Historique et livre d'or de la corporation des pilotes de Marseille, 1807-1907 (1979)
- (40) Décret du 8 mars 1882 qui modifie le règlement général du 23 juillet 1859 pour le 5ème arrondissement maritime
- (41) Décret du 30 novembre 1885
- (42) Décret du 8 mars 1889
- (43) A.N.Marine CC/4/1185 : Narbonne, 9 novembre 1857, rapport du commissaire de l'Inscription maritime au commissaire général
- (44) A.N.Marine CC/4/1184 : Histoire de la station de Quillebeuf, mémoire imprimé (1850) adressé par les pilotes au président et aux membres du Conseil d'administration de la Marine au Havre
- (45) A.N.Marine CC/4/1184 : réponse de la commission commerciale de Honfleur au rapport de la commission centrale chargée de la révision du règlement de pilotage du 1er arrondissement maritime, quartier de Honfleur (1852)
- (46) A.N.Marine CC/4/1184 : procès verbaux de la commission de révision du règlement de pilotage de la station du Havre inclus dans les documents relatifs à la préparation du décret impérial du 29 août 1854 sur les règlements et tarifs de pilotage du 1er arrondissement maritime

- (47) A.N.Marine CC/4/1185 : rapport du 3 juillet 1850 pour la présentation d'un nouveau règlement sur le service du pilotage dans le 3ème arrondissement maritime, émanant de la commission spéciale nommée par les ordres circulaires du préfet maritime
- (48) A.N.Marine CC/4/1185 : documents sur le différent entre les pilotes et les aspirants pilotes de la station de Blaye (1854-1856)
- (49) A.N.Marine CC/4/1184 : procès verbal de la séance du 14 mai 1853 du Conseil de l'Amirauté par rapport au projet de règlement de pilotage pour le 1er arrondissement maritime qui lui était soumis pour avis
- (50) Circulaire du 30 mai 1854 (Louis Laurent-Toutain, op.cit.)
- (51) A.N.Marine CC/4/1184 : documents de 1849 sur la station de Saint-Valéry en Caux
- (52) A.N.Marine CC/4/1184 : "Chambres de commerce contre Le Havre" 1849 (lettres diverses)
- (53) A.N.Marine CC/4/1184 : lettre de la chambre de commerce de Dieppe au ministre de la Marine en date du 4 janvier 1851
- (54) A.N.Marine CC/4/1184 : lettre de la chambre de commerce d'Amiens au ministre de la Marine en date du 25 mars 1852
- (55) A.N.Marine CC/4/1184 : procès verbal de l'assemblée commerciale de Rouen du 6 novembre 1849 inclus dans les documents relatifs à la préparation du décret impérial du 29 août 1854 sur les règlements et tarifs de pilotage du 1er arrondissement maritime.
- (56) A.N.Marine CC/4/1185 : lettre du chef de la Marine à Marseille au ministre de la Marine en date du 22 juin 1859
- (57) A.N.Marine CC/4/1185 : lettre du 10 avril 1857 du Commissaire général de la Marine (5ème arrondissement maritime) au ministre de la Marine
- (58) A.N. Marine CC/4/1337, dossiers de pilotes décédés ou retraités dans les années 1904-1906
- (59) Circulaires des 7 février 1891, 29 juin 1893, 7 mars 1895, 1er juillet 1899 (d'après E.Giraud, op.cit.)
- (60) E. Delamare, Rapport sur l'organisation du personnel du pilotage, Commission extraparlamentaire de la Marine marchande, révision de la législation sur le pilotage, Paris (1909)
- (61) Louis Laurent-Toutain, op.cit.
- (62) Décret 6 mai 1896
- (63) Décret 17 février 1897
- (64) Décret du 10 mai 1902
- (65) A.N.Marine CC/4/1352 : mouvements survenus parmi les capitaines au long cours, les maîtres du cabotage et pilotes de 1897 à 1902

A.N.Marine CC/4/1337 : dossiers de pilotes décédés ou retraités dans les années 1904-1906

(66) Extrait de la loi du 4 juin 1858, tenant compte du code de justice militaire pour l'armée de mer : "Tout pilote coupable d'avoir perdu volontairement un bâtiment de l'Etat ou un navire du commerce convoyé est puni de mort ; si c'est par négligence d'un emprisonnement d'un an à 5 ans. S'il a échoué volontairement le bâtiment, il est puni des travaux forcés à temps ; si c'est par négligence d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans. S'il a abandonné le bâtiment après s'être chargé de le conduire, il est puni d'un emprisonnement de 2 ans à 5 ans. Si l'abandon a lieu en présence de l'ennemi, le coupable est puni de mort ; si l'abandon a lieu en présence d'un danger imminent, la peine est celle de la réclusion".

(67) Louis Laurent-Toutain, op.cit.

(68) Ces mesures transitoires (décret du 16 juin 1913) donneront la possibilité au sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande de prononcer des peines à l'égard des pilotes fautifs après enquête contradictoire. Quatre types de sanctions seront prévues : la réprimande, le blâme, la suspension temporaire des fonctions, la révocation.

(69) "Rapport sur le personnel dirigeant" présenté par A. Jubault, pour la Commission extraparlamentaire de la Marine marchande en charge de la révision de la législation sur le pilotage, Paris (1909)

(70) Décret du 5 août 1890 portant modification du règlement du règlement général de pilotage du 1er arrondissement en ce qui concerne la station de la Basse-Seine et décret du 1er août 1893

(71) Décret du 26 avril 1895

(72) Décret du 29 août 1863 qui modifie le règlement général de pilotage du 5ème arrondissement maritime

(73) Décret du 25 juillet 1897

(74) A.N.MARINE CC/4/1352 : enquête ministérielle sur les pilotes majors lancée en 1895

(75) - Ministère du travail et de la prévoyance sociale, "Salaires et coûts de l'existence à divers époques jusqu'en 1910 (1911)

- Données du ministère des Finances présentées par Levasseur, "Questions ouvrières et industrielles en France sous la IIIème République" (1907)

(76) Statuts de la Fédération présentés dans la Revue générale de la Marine marchande, numéro du 14 septembre 1905

(77) Revue générale de la Marine marchande, numéro du 31 août 1905

(78) Après avoir été ministre du Commerce et de l'industrie de 1899 à 1902, Alexandre Millerand (1859-1943) occupa d'autres postes ministériels puis devint Président du conseil en 1920. Il fut président de la République de septembre 1920 à juin 1924.

(79) Michel Girard, op.cit.

(80) Décret du 22 juin 1904

(81) - Archives du CCAF, 52 AS 458 et 459 : Circulaire n°433 du CCAF du 14 février 1907
- Rapport présenté à la chambre de commerce de Dunkerque par M.Duchateau, courtier maritime (Revue générale de la Marine marchande, 14 septembre 1905)
- Louis Laurent-Toutain op.cit.: la nouvelle jauge oblige à prendre en considération dans les calculs certains espaces auparavant laissés de côté.

(82) Décret du 20 avril 1905

(83) Radical, Gaston Thomson (1848-1932) fut ministre de la Marine de janvier 1905 à octobre 1908. A ce titre, il réorganisa le Conseil supérieur de la Marine et développa les commandes de bâtiments pour la flotte militaire.

(84) Louis Laurent-Toutain, op.cit.

(85) Archives du CCAF, 52 AS 458 et 459 : circulaire n°433 du CCAF du 14 février 1907 reprenant la lettre du 16 janvier 1907 du président du CCAF, André Lebon, au ministre du Commerce et de l'industrie, Gaston Doumergue

(86) Radical socialiste, Gaston Doumergue (1863-1937) fut ministre du Commerce, de l'industrie et du travail de mars à octobre 1906 puis ministre du Commerce et de l'industrie d'octobre 1906 à janvier 1908. Il sera par la suite deux fois président du Conseil et président de la République de juin 1924 à mai 1931.

(87) Archives du CCAF, 52 AS 458 et 459 : circulaire n°433 du CCAF du 14 février 1907 reprenant la lettre du 13 février 1907 de Gaston Doumergue, ministre du Commerce et de l'industrie, au président du CCAF

(88) Elu sénateur de la Manche en 1895, Charles Maurice Cabart Danneville (1846-1918) appartient à la gauche républicaine mais vota parfois avec la droite sur des domaines économiques et fiscaux (d'après Roman d'Amat, Dictionnaire de la biographie française).

(89) Revue générale de la Marine marchande du 29 juin 1905 : rapport présenté à la chambre de commerce de Brest le 8 juin 1905 sur le projet de substitution de la jauge brute à la jauge nette

(90) Revue générale de la Marine marchande du 24 mai 1906 : lettre des pilotes de Cherbourg au syndicat des pilotes de la station du Havre

(91) Rentré en 1892 comme maître des requêtes au Conseil d'Etat dont il devait gravir tous les échelons, Léon Clément Colson (1853-1939) fut un homme influent. Professeur d'économie à l'Ecole nationale des Ponts-et-chaussées et à l'Ecole polytechnique, ce spécialiste des transports et du commerce sera "toujours consulté, souvent écouté" par les gouvernements de l'entre-deux guerres, nous indique sa notice du Dictionnaire de la biographie française de Roman d'Amat.

(92) Dans le 1er arrondissement maritime, la présence de lamaneurs pratiques est attestée à Dives, Courseulles et Port en Bessin en 1867. Dans le 4ème arrondissement, les pratiques sont instaurés dès 1858 pour les ports de Saint-Jean de Luz et de Socoa. Le service est réorganisé en 1893 alors que sont établis les lamaneurs pratiques de la Barre de Bayonne.

D'autres dispositions concernent, au début du XXème siècle, le Grau du Roi, Nice-Villefranche, Saint-Raphaël ou Saint-Gilles-sur-vie. Cette liste n'est pas exhaustive. Les conditions de recrutements sont alors précisées et tendent à s'harmoniser sur les différents points du littoral au

travers l'obtention de brevets spécifiques. Pour devenir pratique, il faut avoir accompli 5 ans de navigation dans les parages où l'on aura à piloter, être apte physiquement, avoir une bonne vue, savoir lire, écrire, compter etc. L'examen de sélection porte sur les abords de la station. La qualité de lamaneur pratique breveté n'entraîne pas l'exemption du service militaire. Mais elle permet aux brevetés de remplacer les pêcheurs non brevetés.

(cf. décrets du 3 mars 1858 pour le 4ème arrondissement maritime, du 24 avril 1867 pour le 1er arrondissement maritime, du 23 janvier 1893 pour la Barre de Bayonne, du 1er mai 1909 pour Nice-Villefranche et Saint-Raphaël, du 31 mai 1909 pour le Grau-du-Roi, de juin 1912 pour Saint-Gilles-sur-Vie).

(93) Rapport sur l'organisation du personnel du pilotage présenté par E. Delamare, Commission extraparlamentaire de la Marine marchande, Paris (1909).

(94) Revue de la Marine marchande (mai 1916) : comptes-rendus des débats de la 2ème section du Conseil supérieur de la Marine marchande (séance du 13 avril 1916)

(95) Commission extraparlamentaire de la Marine marchande (1909) :

- Rapport sur le personnel dirigeant présenté par A. Jubault,
- Rapport sur le pilotage en rivière, les lamaneurs pratiques brevetés, le lamanage ou service d'aide présenté par A. Charguéraud,
- Rapport sur l'obligation et les tarifs du pilotage présenté par M. Taconet.

(96) Projet de loi modifiant le décret-loi du 12 décembre 1806 sur le pilotage présenté au nom de M. Raymond Poincaré, président de la République française, par M. Victor Augagneur, ministre de la Marine et par A. Ribot, ministre des Finances (Chambre des députés séance du 20 mai 1915)

(97) Après avoir notamment participé aux campagnes du Mexique et de Madagascar, l'Amiral Bienaimé (1843-1930) fut nommé préfet maritime de Toulon en 1902. Révoqué la même année à la suite d'un différent avec le ministre de la Marine, Camille Pelletan, il rejoignit les Nationalistes parisiens qui lui proposèrent un siège à la Chambre. Elu puis réélu régulièrement, il s'y opposa aux cabinets de tendance radicale. (d'après Roman d'Amat op.cit.)

(98) Rapport fait au nom de la Commission de la Marine marchande chargée d'examiner le projet de loi modifiant le décret-loi du 12 décembre 1806 sur le pilotage par M. l'amiral Bienaimé, député (1915).

(99) Le Conseil supérieur de la Marine marchande a été créé en 1913 par le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande à partir de services de divers ministères ayant des commissions consultatives sur des questions maritimes. Le Conseil regroupa notamment des représentants de l'administration et des professions maritimes (armateurs, courtiers, pilotes etc.) ainsi que des parlementaires (d'après la Revue de la Marine marchande, avril 1916).

(100) Projet de loi préparé par Colson à l'issue de son rapport de 1909.

(101) Archives du CCAF, 52 AS 459 : documents sur le projet de loi sur la législation du pilotage (mai 1916)

(102) La réforme du pilotage vient tout d'abord en avril 1916 devant la 2ème section du Conseil supérieur de la Marine marchande. Mais les opinions sont si tranchées que celle-ci décide de nommer une sous-commission pour dégrossir le dossier. Les débats au sein de cette sous-

commission, puis à nouveau au sein de la 2ème section et, enfin, en assemblée plénière du Conseil en juin 1916 seront tout aussi divergents.

(Revue de la Marine marchande, mai à octobre 1916 : comptes-rendus des séances du Conseil supérieur).

(103) Revue de la Marine marchande (octobre 1916)

(104) Rapport du député Henri Tasso, fait au nom de la Commission de la Marine marchande de l'Assemblée nationale, chargée d'examiner le projet de loi sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes (1927).

(105) Circulaires du 16 mai et 26 octobre 1916

(106) Loi du 12 juin 1920 et décret du 23 septembre 1921

(107) Décret du 7 avril 1924

(108) Loi du 17 juillet 1921. L'assemblée commerciale est composée du président du tribunal de commerce (président), d'un membre du tribunal de commerce, du chef d'exploitation du port, ou, dans les ports autonomes du président du conseil d'administration ou de son délégué, d'un membre de la chambre de commerce, de l'administrateur de l'Inscription maritime, du chef du service du pilotage ou l'officier du port en remplissant les fonctions, d'un membre du conseil général, de deux armateurs, de deux capitaines au long cours ou au cabotage et de deux pilotes de la station.

(109) Archives du CCAF, 52 AS 458 : rapport de M. de Moro-Giafferri, député, sur le projet de loi fixant la procédure d'établissement et de révision des règlements et tarifs de pilotage dans les eaux maritimes (1921).

(110) Archives du CCAF 52 AS 459 : circulaire du CCAF n°1372 du 31 octobre 1928 reprenant le projet de loi préparé par la Commission Farjon.

La possibilité d'obtenir une franchise totale est réservée :

- aux bâtiments pratiquant le cabotage national ayant une jauge nette de moins de 100 tonneaux pour les voiliers et chalands et de moins de 150 tonneaux pour les navires à propulsion mécanique,
- aux bâtiments en provenance d'un port étranger s'ils ont moins de 80 tonneaux pour les voiliers et chalands et moins de 100 tonneaux de jauge nette pour les navires à propulsion mécanique.

(111) Archives du CCAF, 52 AS 459 : circulaire du CCAF n°1372 du 31 octobre 1928 reprenant la lettre du CCAF au sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande du 10 mars 1923 et autres avis du CCAF sur le projet de loi sur le régime du pilotage

(112) "Les conditions de transit peuvent-elles être améliorées dans nos ports ?" rapport général présenté à M. le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande par M. C. Colson, au nom de la commission d'études sur le fonctionnement des grands ports maritimes français (Editions de la Marine marchande, 1926).

(113) Commission générale extraparlamentaire de la Marine marchande, rapport Le Garec, secrétaire général de la Fédération des pilotes au sujet de la licence des capitaines pilotes (1923).

(114)

- Archives du CCAF, 52 AS 459 : notes diverses, comptes-rendus de réunions,

- Archives de l'Union des chambres de commerces maritimes (UCCM): procès verbaux de réunions 1925-1927,
- Comptes-rendus de la séance de la Chambre du 12 juillet 1927 et de la séance du Sénat du 15 mars 1928,
- Rapport fait au nom de la Commission de la Marine marchande chargée d'examiner le projet de loi sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes par Henri Tasso, député (1927).

(115) Circulaire du ministre des Travaux publics en charge de la Marine marchande, André Tardieu, du 19 juillet 1928, à messieurs les directeurs de l'Inscription maritime, instructions pour l'application de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes.

(116) Michel Girard, op.cit.

(117) On note depuis le début du XXème siècle une volonté d'harmoniser et d'approfondir le contenu des épreuves des différentes stations. Les arrêtés ministériels pris en 1908 et 1909 pour fixer les programmes des concours de pilotes et d'aspirants pilotes pour les stations de Lorient, Groix et Port-Louis et pour celles du 4ème arrondissement comportent des épreuves communes de connaissances générales, auxquels viennent s'ajouter des questionnaires propres à ces différentes stations.

Les programmes des connaissances générales exigées pour l'emploi d'aspirant (arrêtés du 28 août 1908 et du 25 septembre 1909) reposent ainsi sur :

- une épreuve écrite qui consiste en une "dictée facile" et en une opération de calcul "n'exigeant que la connaissance des quatre règles et des principes du système métrique" et en problèmes sur l'annuaire des marées. Elle permet d'apprécier le degré d'instruction des candidats. Non éliminatoire dans le 3ème arrondissement, elle peut cependant l'être dans le 4ème.
- une épreuve orale qui comprend une question de notions générales, une question de législation, deux questions sur les bâtiments à voiles, deux questions sur les bâtiments à vapeur et manoeuvres d'ancre et huit questions de pilotage relatives aux stations concernées. Tout candidat qui est nul sur l'une de ces questions est éliminé de droit.

Chaque épreuve est notée de 0 à 20 et se voit attribuer les coefficients suivants :

Epreuves écrites : dictée 4, calcul 4

Epreuves orales : 1ère partie notions générales, législation, bâtiments à voile et à vapeur, ancres 7, pilotage 11, dossier de navigation, conduite 6 etc.

Il peut être inscrit une épreuve d'anglais facultative.

Ces dispositions, légèrement modifiées et complétées, se retrouveront dans l'arrêté du 30 juin 1928 sur "les conditions des concours pour l'emploi de pilotes" pris en application de la loi du 28 mars 1928.

(118) Décrets du 7 septembre 1923 et du 18 juin 1927.

(119) Ces dispositions ne seront exigées qu'à partir du 1er avril 1931, afin de ne pas léser les marins qui préparaient les concours lors de la promulgation de la loi.

(120) La composition de l'Assemblée commerciale, légèrement retouchée par rapport à celle de la loi de 1921, se compose :

- du président du tribunal de commerce (président),
- d'un membre du tribunal de commerce,
- du président du conseil d'administration ou de son délégué dans les ports autonomes,
- du directeur du port ou de son délégué ou de l'ingénieur des Ponts-et-chaussées qui en remplit les fonctions,
- d'un membre de la chambre de commerce,

- de l'administrateur de l'Inscription maritime,
- du chef du service du pilotage ou l'officier de port en remplissant les fonctions,
- d'un membre du conseil général,
- d'un membre du conseil municipal,
- de deux armateurs ou de leurs représentants,
- d'un officier de marine,
- de deux capitaines au long cours ou de la Marine marchande ou, à défaut, de deux capitaines au cabotage,
- de deux pilotes de la station.

(121) Projet de loi sur le régime du pilotage présenté à la Chambre des députés le 9 juillet 1925 (Documents parlementaires - Chambre - Annexe n°1896, 1925)

(122) Loi du 21 mars 1884 relative à la création des syndicats professionnels modifiée par la loi du 12 mars 1920 sur l'extension de la capacité civile des syndicats professionnels :
Les syndicats "peuvent s'ils y sont autorisés par leurs statuts et à condition de ne pas distribuer de bénéfices, même sous forme de ristournes, à leurs membres (...), acheter pour les louer, prêter ou répartir entre leurs membres, tous les objets nécessaires à l'exercice de leur profession, matières premières, outils, instruments, machines..."

Selon la circulaire ministérielle du 19 juillet 1928 d'application de la loi du 28 mars 1928, il s'agit "non d'une application pure et simple" de la loi sur les syndicats professionnels, mais "d'une extension des dispositions de cette loi" aux pilotes. Si les syndicats étaient devenus propriétaires directs du matériel, la législation ne leur permettait pas, en cas dissolution de répartir ce matériel entre leurs membres. Aussi a-t-il été convenu de n'attribuer aux syndicats que la gestion du matériel afin de faire face aux dépenses d'exploitation grâce aux cotisations versées par les pilotes adhérents.

(123) Loi du 21 mars 1884 relative à la création des syndicats professionnels :
Les syndicats "pourront... constituer entre leurs membres des caisses spéciales de secours mutuels et de retraites... Toute personne qui se retire d'un syndicat conserve le droit d'être membre des sociétés de secours mutuels et de pensions de retraite pour la vieillesse à l'actif desquelles elle a contribué par des cotisations ou des versements de fonds..."

SOURCES

ARCHIVES

1) Parmi les documents sur le pilotage conservés aux Archives nationales :

AN Marine	CC/4/1184	CC/4/1681
	CC/4/1185	CC/4/1682
	CC/4/1337	CC/4/1710
	CC/4/1352	C/4/1750

2) Autres archives :

- * Archives de l'Assemblée nationale (1915-1928) : rapports, comptes-rendus de séances.
- * Archives de l'Union des chambres de commerce maritimes (aujourd'hui conservées par l'Union des ports autonomes et des chambres de commerces et d'industrie maritime)
- * Archives du Comité central des armateurs de France (documents déposés au Centre des archives du monde du travail à Roubaix, cartons 52 AS 458, 52 AS 459)

SOURCES IMPRIMEES

1) Documents sur le pilotage sous l'Ancien régime et la Révolution

- * Copies des ordonnances royales conservées à la Bibliothèque nationale
- * Recueil général des anciennes lois depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789 par Isambert, Decrusy, Jourdan et Taillandier (parution années 1820)
- * René-Josué VALIN, avocat et procureur du roi au siège de l'Amirauté de La Rochelle, "Nouveaux commentaires de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681" (édition de 1760).
- * Lois et actes du gouvernement, recueil couvrant la période de la Révolution (parution vers 1834-1835)

2) Ouvrages de la fin du XIXème siècle et du début du XXème siècle sur le pilotage à cette époque

- * Tribunal de commerce de Marseille, Assemblée commerciale, révision du règlement de pilotage (1886)
- * LE PONT fils, agent maritime, "La question du pilotage", Cherbourg (1899)
- * Rapports sur la révision de la législation sur le pilotage présentées à la commission extraparlementaire de la Marine marchande (1909-1910): A. Charguéraud, C. Colson, E. Delamare, A. Jubault, M. Taconet, Tirman.

* Cpt E. MAUGER

"Réflexions présentées à M. le syndic des courtiers maritimes à Cherbourg en vue d'une étude qui lui était demandée par le rapporteur de la commission extraparlamentaire chargé de la refonte du pilotage" (1909)

* Amiral BIENAIME (député)

Rapport fait au nom de la commission de la Marine marchande chargée d'examiner le projet de loi modifiant le décret-loi du 12 décembre 1806 sur le pilotage (Chambre des députés, 1915)

* Ch. LACOSTE

Projet de loi sur le régime du pilotage, Rapport présenté au nom de la Commission du port adopté et converti en délibération par la Chambre de commerce de Rouen (1917)

* LE GARREC

Rapport à la commission générale extra-parlementaire de la Marine marchande au sujet de la licence et des capitaines pilotes (1923)

* Clément COLSON

- "Les conditions de transit peuvent-elles être améliorées dans nos ports ?", rapport général présenté au sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande au nom de la commission d'études sur le fonctionnement des grands ports maritimes français (1926)

- Cours d'économie politique professés à l'Ecole Polytechnique et à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, Tome 6, les travaux publics et les transports (1929)

* Jean de la GARDIERE

Chambre de commerce de Marseille, projet de loi sur le régime du pilotage (1926)

* Henri TASSO (député)

Rapport fait au nom de la commission de la Marine marchande chargée d'examiner le projet de loi sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes (Chambre des députés, 1927)

* Thèses de droit maritime :

- Paul MEUNIER

"De la représentation en matière commerciale maritime, Droit français du pilotage", Faculté de droit de Paris (1894)

- Louis LAURENT-TOUTAIN

"Du pilotage maritime en France et dans les pays étrangers", étude critique de la législation comparée (1918)

- Michel Joseph GIRARD

"Le pilotage maritime et la loi du 28 mars 1928", (1939)

* Revues

- Revue générale de la Marine marchande, années 1905-1906

- Revue de la Marine marchande, années 1915-1916

* Textes officiels (lois, décrets etc.)

- Bulletin des lois pour la période Prairial An II / 1925

- Journal officiel pour les années 1910 à 1929

3) Ouvrages récents sur l'histoire du pilotage

* Maurice AMIET

Bateaux et pilotes des côtes de France (1991)

* Hubert LE BASTARD

"Les pilotes lamaneurs ligériens, essai sur le recrutement et l'encadrement du personnel du pilotage sous le Régime de l'ordonnance de la Marine d'août 1681", thèse pour le Doctorat en droit maritime, Université de Nantes (1976)

* Jacky MESSIAEN

- "Des corvettes et des hommes, le pilotage de Dunkerque 1806-1976"

- "Pilote Dunkerque", textes et illustrations réunies par J. Messiaen (1986)

- "Pilotes maritimes, histoires de 33 stations de pilotage" (1984)

- "Le pilotage en France sous l'Ancien régime" (1986)

* Ed. GIRAUD

"Historique et livre d'Or de la corporation des pilotes de Marseille 1807-1907" (1979)

* Pierre Henri MARIN

"Les Hirondelles de la Manche, le pilotage au Havre" (1981)

* Julien RICHARD

"Les pilotes du Havre 1914-1945" (1983 et 1985)

* Anonyme

"Station de pilotage de Dunkerque : Pilotage Dunkerque 1583-1983"

* Revue Neptunia, N°36, 4ème trimestre 1954

4) Ouvrages généraux

* Nouvelle histoire de la France contemporaine :

- Tome 9 : "De la fête impériale au mur des fédérés" (1852-1871),

A. Plessis

- Tome 10 : "Les débuts de la Troisième république" (1871-1898),

J.M. Mayeur

- Tome 11 : "La République radicale ?" (1898-1914), M. Rebérioux

* Marcel MARION

« Dictionnaire des institutions de la France au XVIème et XVIIIème siècles » (1923, réédition 1984)

* Benoît YVERT

Dictionnaire des ministres français de 1789 à 1989 (1990)

* Roman d'AMAT

Dictionnaire de la biographie française (1932 etc.)