

LE SERVICE DU PILOTAGE A DUNKERQUE SOUS L'ANCIEN RÉGIME

Par le D^r DEWÈVRE

Membre de la Commission Historique du Nord

Il est évident que les difficultés d'accès au port de Dunkerque, à cause des bancs, ont dû de tout temps, nécessiter un service de pilotage. En réalité ce service n'est devenu nécessaire et indispensable que du jour où le tonnage des navires a augmenté. Aussi longtemps que le tirant d'eau des navires était réduit, il leur était possible à marée haute de passer au-dessus des bancs.

Au début le pilotage fut libre, mais on ne tarda pas à s'apercevoir de la nécessité d'établir un règlement. Ce règlement était local et variait d'un port à l'autre, ce qui présentait de nombreux inconvénients. On fut donc amené à faire un règlement commun à tous les ports, tout en laissant à chaque port la faculté d'y ajouter des dispositions spéciales et locales. Le plus ancien règlement de ce genre que nous avons pu retrouver date de 1566, mais il est bien certain qu'il en existait déjà bien avant cette date.

A cette époque Dunkerque appartenait aux Espagnols, mais le règlement, édicté par le roi d'Espagne Philippe II, était, à peu de chose près, la copie du règlement en vigueur en France.

Quand Louis XIV racheta Dunkerque aux Anglais, il ne crut pas nécessaire de modifier aussitôt le règlement en vigueur et ce n'est qu'en 1681 qu'un règlement nouveau fut mis en usage.

Nous avons pu retrouver son ordonnance (livre IV titre III) aux archives du ministère de la Marine, grâce à l'amabilité de l'amiral Robert. Il nous a paru intéressant d'en extraire les principaux articles et de montrer combien ce règlement différait du règlement actuel. Il y avait à cette époque deux espèces de pilotes : les hauturiers qui étaient employés pour le

grand cabotage ou le long cours et les pilotes côtiers, qui furent les prédécesseurs de nos pilotes actuels. On les appelait pilotes lamaneurs ou locmans et nous savons que le mot « lamaneur » existe encore de nos jours.

L'article 9 du règlement du 1er juin 1566 défendait aux capitaines de recourir à des pilotes n'ayant pas reçu une commission de l'Amirauté de la circonscription maritime. On en avait conclu à tort que cette commission suffisait et l'ordonnance de 1584 vint mettre un terme aux abus qui s'étaient produits en déclarant dans ses articles 86, 87, 88 que s'il fallait une commission de l'amiral, cette commission ne pouvait être délivrée que si l'aspirant pilote avait satisfait à un examen, s'il avait l'âge requis et un temps suffisant de navigation.

L'arrêt du Conseil du 14 Octobre 1650, puis du 6 Septembre 1661 réserve à l'amiral seul, le droit de nommer les pilotes et « fait défense à tous seigneurs, gouverneurs et commandants de faire la moindre nomination ».

Cette défense ne fut pas acceptée sans protestation et de nombreux conflits surgirent entre les autorités.

Aussi l'ordonnance du 15 Août 1725 revient-elle encore sur ces questions controversées. Elle enlève à l'amirauté la délivrance des commissions, mais lui laisse le droit d'interdire aux pilotes d'exercer leurs fonctions, ce qui revient en somme au même.

Nous devons en conclure que les pilotes étaient dans la main de l'Amirauté.

Les plus grandes difficultés s'étaient élevées au sujet du nombre de pilotes et l'ordonnance que nous analysons a soin de régler cette question dès son article premier.

Elle déclare que le nombre des pilotes ne sera pas fixé, qu'il dépendra du nombre et de l'importance des vaisseaux pilotés mais qu'il doit être assez réduit pour laisser à chaque pilote une « honnête subsistance. »

Nous voyons donc que sur ce point le règlement actuel diffère beaucoup des règlements anciens et que « l'honnête subsistance » est devenue imprécise et sans limites.

Cette préoccupation d'une honnête subsistance était d'autant plus nécessaire qu'à cette époque les fonctions de pilote étaient réservées aux marins qui, par un âge avancé ou quelque infirmité, étaient hors d'état d'être embarqués sur les vaisseaux du roi.

Voyons maintenant l'article 2.

« Aucun ne pourra faire les fonctions de pilote s'il

n'est âgé de vingt cinq ans, s'il n'a pas été reçu aux examens passés devant les officiers de l'amirauté et s'il n'a pas été examiné en leur présence et celle de deux échevins (conseillers municipaux) ou notables bourgeois, par deux anciens pilotes et deux anciens maîtres de navire. »

Ainsi donc les candidats pilotes étaient interrogés par deux anciens pilotes et deux anciens capitaines, les échevins et les officiers de marine n'ayant pas le droit de leur poser des questions. C'est de cette époque que date la fixation de l'âge, car précédemment on voyait des pilotes de 18 ans.

Nous avons trouvé la même défense exprimée déjà dans l'ordonnance de 1683 et 1688, mais ces défenses étaient restées lettre morte.

Dans l'article 2 — titre 1 du livre 8 de l'ordonnance du 15 avril 1589 — même prescription est faite au sujet de l'âge.

Il n'en fut pas tenu compte sans doute puisque l'ordonnance du 15 Août 1725 doit renouveler la même défense.

Quant à l'examen il avait été prescrit déjà par l'ordonnance de 1584 (art. 86 et 87).

On comprend aisément que de tout temps il a fallu réclamer des pilotes des connaissances indispensables dans leurs fonctions.

Le temps de navigation préalable était de deux campagnes au moins, de trois mois chacune, sur les vaisseaux du roi.

En réalité, c'était là un minimum et nous avons pu nous convaincre qu'en moyenne les candidats pilotes avaient cinq ans de navigation.

Chose importante, les pilotes devaient habiter la ville et non les environs.

Voici l'article III.

« Le pilote sera examiné sur la connaissance et expérience qu'il doit avoir des manœuvres et construction des vaisseaux, des cours et marées, des bancs et courants ».

Dans un ouvrage de Cleirac, paru en 1625 et ayant pour titre « Juridiction de la marine », on trouve pages 490 et 491, le détail des matières d'examen.

Il n'y avait pas alors l'ombre de mathématiques et, comparé aux examens théoriques d'aujourd'hui, ce programme paraît enfantin. Il correspondait simplement à un examen de pratique. L'article IV nous apprend qu'il n'y avait pas à cette époque une corvette commune et que chaque pilote devait avoir la sienne.

« Les pilotes, nous dit-il, seront 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 grandes peines, s'il y échoit ».

Il y avait cependant déjà une partie des salaires formant une caisse commune, et cette caisse commune avait nécessité l'établissement d'un tour dans le travail.

Toutes ces dispositions n'avaient pas suffi à modifier l'état d'esprit des pilotes de l'époque et certains d'entre eux, laissaient travailler les camarades, prétendant toujours que leur chaloupe n'était pas en bon état. Il arrivait très souvent que les navires restaient dépourvus de pilotes.

Pour remédier à cette indiscipline, on avait permis aux marins, non pilotes, de remorquer les navires, lorsqu'aucun pilote ne se présentait et même d'aller à leur rencontre au delà des bancs.

En réalité, les pilotes étaient mécontents parce qu'on avait fixé leurs salaires alors que précédemment ils avaient le droit de les fixer eux-mêmes, suivant les circonstances, et surtout suivant le trajet à parcourir.

Cette autorisation avait sans doute incité les pilotes à répondre aux appels qui leur étaient faits, mais les avait poussés aussi pour faire des parcours plus longs et percevoir des salaires plus élevés d'aller très loin à la rencontre des navires. Quand il y avait un bon salaire à toucher le pilote exigeait son droit de tour, et dans le cas contraire, il y renonçait sous un prétexte quelconque.

Pendant les quelques années de caisse commune, ces difficultés avaient été si grandes que des navires ne trouvaient pas de pilotes. Il fallut donc réduire cette caisse à l'entretien des chaloupes, ce qui était encore une source d'abus, et laisser à chaque pilote la plus grande partie de son salaire : Comme nous venons de le voir, pour les encourager, on leur permit de fixer eux mêmes leur salaire, mais les abus furent tels qu'il fallut permettre aux marins non reçus pilotes, de venir concurrencer leurs prix.

Cette permission, donnée aux marins, non pilotes, avait dû avoir des motifs puissants, car en principe il leur était interdit sous peine de punitions corporelles de piloter des navires.

L'article 88 de l'ordonnance de 1584 était formel à cet égard et l'article V du règlement de 1745 ne l'était pas moins : « faisons défenses sous peine de punition

corporelle, à tous les marins qui ne seront pas reçus pilotes, de se présenter pour conduire des navires. »

A ces menaces de punition corporelle l'article VI apporte des tempéraments : « pourront toutefois nous dit-il, les maîtres de navires, à défaut de pilotes, se servir de pêcheurs comme pilotes. »

Si cet article VI apportait une dérogation à la défense formelle formulée à l'article V, c'est que le mauvais vouloir des pilotes était devenu un danger pour la sécurité des navires.

Les pilotes n'avaient pas accepté facilement que de simples matelots pêcheurs aient le droit de les supplanter, aussi quand ils s'apercevaient qu'un matelot était monté pour les remplacer à bord d'un navire, faisaient-ils force de rames pour y monter à leur tour et prendre en mains le gouvernail. Les capitaines se trouvaient ainsi bien ennuyés et, pour éviter les discussions, ils payaient le plus souvent le matelot et le pilote. Nous comprenons ainsi l'article VII : « Si le pilote se présente au capitaine qui aura pris un pêcheur à bord il sera reçu et le salaire du pêcheur sera déduit de celui du pilote. »

En réalité, de nouvelles difficultés surgirent suivant que le pilote était monté à bord avant ou après les endroits dangereux. Quand c'était avant, il réclamait pour lui seul tout le salaire et à tout instant l'amirauté devait intervenir pour mettre les parties d'accord.

A cette époque, les pilotes n'avaient sans doute pas la sobriété de ceux d'aujourd'hui et ainsi s'explique l'article VIII : « Le pilote qui entreprendra étant ivre de piloter un navire, sera condamné à cent sols d'amende et interdit pour un mois du pilotage. »

L'article IX revient sur les cas où les pilotes pour gagner plus ne veulent que piloter les navires les plus éloignés et indique les sanctions encourues.

« Enjoignons aux pilotes de piloter les bâtiments qui se présenteront les premiers et leur défendons de préférer les plus éloignés, ceux plus proches, à peine de vingt-cinq livres d'amende ».

Cet article est complété par l'article suivant, article X : « Leur faisons aussi défense d'aller plus loin que la rade au devant des navires voulant entrer dans le port, de monter sur ces navires, contre le gré du capitaine et de quitter les bâtiments qu'ils entreront, avant qu'ils ne soient ancrés ou amarrés dans le port et de quitter ceux qu'ils sortiront avant qu'ils ne soient en pleine mer, à peine de perte de leurs salaires et de trente livres d'amende. »

Ces fautes commises par les pilotes avaient sans doute toujours existé, car nous avons retrouvé les défenses de cet article, dans les articles 89 et 90 de l'ordonnance de 1584.

Il est à remarquer que l'article IV leur donnait l'autorisation refusée par l'article X quand le navire était en danger.

L'article 90 de l'ordonnance de 1584 était infiniment plus sévère que cet article X, car il frappait les pilotes qui avaient enfreint la règle, non seulement d'amende, mais de punitions corporelles.

Le roi d'Espagne Philippe II, sans ménager les pilotes, ne ménageait pas les capitaines et à l'article 9 de son ordonnance, titre « avaries », il infligeait 100 livres d'amende à tout capitaine qui n'avait pas pris un pilote.

Le capitaine était encore frappé d'amende s'il ne donnait pas satisfaction aux questions du pilote.

Art. XI. — « Le capitaine sera tenu aussitôt que le pilote sera à bord de son navire de lui déclarer combien son bâtiment tire d'eau, à peine de vingt cinq livres d'amende au profit du pilote, pour chaque pied non déclaré. »

Nous ne pensons pas que cet article ait pu jouer en dehors des procès pour avarie — et encore le pilote devait-il avoir une déclaration écrite du capitaine relativement au tirant d'eau.

Le salaire des pilotes ayant toujours été une source de discussions, l'ordonnance prévoit qu'il sera révisable et voici ce que dit à son sujet l'article XII : « sera fait par le lieutenant de l'amirauté à la diligence de notre procureur et de l'avis des échevins ou de deux notables bourgeois, un règlement de salaire des pilotes qui sera écrit dans un tableau, mis au greffe et affiché sur le quai ».

A priori il peut paraître extraordinaire que le salaire des pilotes fut ainsi affiché dans des lieux publics et l'on doit conclure que si l'ordonnance avait eu recours à des mesures aussi vexatoires, c'est qu'on n'avait pas trouvé d'autre moyen de mettre un terme aux exigences illégitimes des pilotes. Ce qui nous confirme dans cette opinion, c'est la rédaction de l'article XIII.

« Ne pourront les pilotes ou marins les remplaçant, exiger plus grandes sommes que celles portées au règlement, sous peine de punition corporelle, si ce n'est en temps de tourmente et de péril évident ; auquel cas leur sera fait taxe particulière par les offi-

ciers de l'amirauté, de l'avis de deux marchands, eu égard au travail qu'ils auront fait et au danger qu'ils auront couru. »

Tout cela est fort intéressant — Les pilotes se faisaient payer directement — les prix qu'ils réclamaient étaient le plus souvent abusifs.

L'amirauté fut ainsi amenée à leur imposer une taxe, mais alors ils réclamèrent des indemnités supplémentaires, dès qu'il faisait mauvais temps. Nous voyons que l'article précédent leur concède ces suppléments, mais nous ignorons à combien ils s'élevaient. C'était sans doute une question d'appréciation.

En cas de mauvais temps les pilotes ne réclamaient pas seulement aux négociants des indemnités supplémentaires ; ils en réclamaient aussi aux capitaines et leurs exigences devinrent scandaleuses. Aussi, l'article XIV interdit ces suppléments : « déclarons nulles toutes promesses faites aux pilotes ou marins pilotes, dans le danger de naufrage. »

Ces exigences des pilotes avaient existé de tout temps et l'article 89 de l'ordonnance de 1584 les interdisait déjà formellement.

L'article XV enjoint aux pilotes d'aller tous les jours visiter la passe : « Enjoignons aux pilotes, de visiter journallement la rade, de lever les ancres qu'ils y trouveront et de faire vingt-quatre heures après, leur déclaration au greffe de l'amirauté ».

Voici l'article XVI : « S'ils reconnaissent quelques changements dans les fonds et passages ordinaires des vaisseaux, et que les tonnes ou balises ne soient pas bien placées, ils seront tenus, à peine de dix livres d'amende, d'en donner avis aux officiers de l'amirauté et aux maîtres de quai ».

C'était beaucoup demander aux pilotes qui n'étaient pas chargés du placement des balises et il était injuste de leur infliger une amende en pareil cas.

Article XVII : « Il sera libre aux capitaines de navires, de prendre tel pilote que bon leur semblera pour entrer dans le port et pour en sortir ils ne seront pas contraints de se servir de ceux qui les auront fait entrer. »

On ne comprend pas très bien cette faculté laissée aux capitaines alors que le service était établi par tour. Il devait y avoir là une source de rivalités, de jalousies, de discussions, tout à fait contraires au bon ordre.

Jusqu'à présent, nous avons vu que les pilotes étaient exposés non seulement à de nombreuses amendes, mais encore à des punitions corporelles, dont la

plus fréquente était un certain nombre de coups de fouet.

Dans quelques cas l'ordonnance était plus sévère encore et allait jusqu'à la peine de mort.

L'article XVIII en fournit un exemple : « Les pilotes qui, par ignorance, auront fait échouer un bâtiment, seront condamnés au fouet et privés pour jamais du pilotage ; et à l'égard de celui qui aura malicieusement jeté un navire sur un banc ou à la côte, il sera puni du dernier supplice et son corps attaché à un mât. »

Nous pouvons conclure de cette étude que le service du pilotage était bien différent autrefois du service actuel.

Chaque pilote avait sa chaloupe et devait l'entretenir à ses frais, il touchait directement son salaire, suivant un tarif établi par l'amirauté, sorte de commissariat de la marine de l'époque. Il était de service tous les jours et faute de navires à remorquer devait procéder en rade à des exercices de sondage. La caisse commune existait en principe, mais ne paraît pas avoir jamais bien fonctionné en pratique.

Enfin, différence notable, la responsabilité des pilotes était beaucoup plus grande et les sanctions (amendes et coup de fouet) plus sévères. Dans certains cas, heureusement fort rares, ils pouvaient être punis de mort.

A côté de ces différences, il faut noter de nombreuses ressemblances. Le pilote devait avoir navigué et devait, comme aujourd'hui, avoir subi un examen. Les embarquements avaient lieu à tour de rôle. Dès qu'il avait mis le pied sur un navire le pilote était maître à bord.

Il est de toute évidence que le service de pilotage aura toujours des règlements fondamentaux — limitation du nombre de pilotes examen d'admission — tarif fixe, etc., mais qu'il subira de nombreuses modifications en rapport avec le tonnage toujours croissant des navires, avec leur nombre, avec les modalités de leurs forces motrices et différents autres facteurs qui exigeront de la part des pilotes une instruction de plus en plus développée et par voie de conséquence l'augmentation du chiffre de leurs appointements.

Quelles que soient les modifications qui pourront être ainsi apportées, il restera toujours un trait d'union entre les règlements nouveaux et ceux de l'ordonnance de 1584 et suivantes et les principes fondamentaux resteront intangibles.

Dr DEWEVRE.