

HISTORIQUE ET LIVRE D'OR
DE LA CORPORATION
DES
PILOTES DE MARSEILLE
1807-1907

(Suite¹.)

CHAPITRE III.

Insurrection d'Espagne. — Crise commerciale. — Pilotes et corsaires. — Commission administrative du pilotage. — Révision commerciale et ordonnance de 1827. — Coup d'œil sur la navigation à vapeur; déclin de la voile. — Progrès du commerce maritime. — Substitution de jauge. — Atteintes aux intérêts corporatifs. — Conflit et débats.

La révision commerciale avait eu comme double résultat :

1^o De disculper le pilotage des réclamations sans cesse dirigées contre ses membres;

2^o De maintenir la protection du pavillon français, principale satisfaction accordée aux armateurs locaux, quoiqu'il n'y eût aucune diminution des tarifs arrêtés en 1817, sauf la distinction d'entrée et de sortie.

Selon la prévision d'augmentation du contingent, le pilotage s'apprétrait à l'armement de nouveaux bateaux ; les pilotes montraient ainsi qu'ils savaient faire face aux nécessités et qu'ils étaient partisans d'innovations utiles.

¹ Voir *Revue Maritime*, juin 1908.

Ces bonnes résolutions ne purent pourtant pas être exécutées selon les désirs communs ; la guerre d'Espagne enraya momentanément les bonnes volontés ; le commerce périclita tellement que les pilotes ne pourvoient que péniblement à leurs moyens d'existence.

On ne pouvait raisonnablement augmenter le nombre des pilotes, ni leurs charges matérielles, avant le retour d'une longue paix.

L'assemblée commerciale avait confirmé la nécessité d'une direction spéciale par la nomination officielle d'un pilote-major avec, comme inspecteur du service du pilotage, le capitaine du port.

La corporation prenait une orientation nouvelle par la nomination définitive, bien accueillie parce que méritée, du pilote Thouvenin, doyen, qui avait été jusqu'alors le chef provisoire du pilotage. La constitution intelligente de la caisse des retenues, et, partant, de la très prochaine commission administrative de cette caisse, fut une éclosion idéale et précieuse.

Mais tant de sages et laborieuses organisations ne pouvaient changer en rien la marche fatale des événements, hélas ! funestes au commerce.

Dès 1822, les conspirations et les manifestations de certaines sociétés puissantes et secrètes devenaient l'âme de tout ce qui se faisait alors pour ou contre la liberté, jusqu'en 1830 ; triste résultat qui mettait la désunion entre le peuple et le gouvernement. Le renouvellement de la Chambre, qui se fit au milieu de ces troubles, et la session de l'an 1822 (du 4 juin au 17 juillet) décida de la nécessité de remettre l'Espagne sous la domination de Ferdinand.

Le congrès de Vérone s'étant réuni, il fut décidé que la France enverrait 100,000 hommes en Espagne, pour y détruire le gouvernement des Cortès et y établir le pouvoir absolu,

À la session de la Chambre (28 janvier 1823) séance dont fut expulsé, *manu militari*, le député Manuel qui s'opposait à notre intervention militaire, la guerre fut décidée : le désastre commercial en fut la conséquence inévitable.

Cette guerre victorieuse se termina en septembre 1823 ; mais la campagne finie et le roi Ferdinand rétabli, les vengeances commencèrent, mettant la malheureuse Espagne en proie à tous les désordres.

En Méditerranée, les corsaires espagnols se livraient à des atta-

ques incessantes contre les bâtiments marchands. Équipés par les Cortès, ils poussaient la hardiesse jusqu'à faire des prises dans notre golfe, voire même aux portes de Marseille.

Il n'entre pas dans notre but de retracer l'histoire, même restreinte, des corsaires. Mais si nous avons parlé, incidemment, des corsaires provençaux dans les chapitres précédents (II^e partie) et par petites notes seulement, c'est que quelques-uns de nos ancêtres, Thouvenin surtout, ont servi vaillamment sur ces petits bâtiments guerriers : et encore, parce que d'autres pilotes ont été aux prises avec les corsaires ennemis. Le document que nous donnons ci-après témoigne d'une de ces rencontres avec les corsaires espagnols où les pilotes essuyèrent des coups de feu en voulant leur arracher l'équipage d'un bateau-caboteur marseillais, capturé près de l'île Maïre.

• • • • • • • • • • • • • • • • •

Marseille, le 3 août 1823¹.

*La Chambre de commerce de Marseille,
à Messieurs les Intendants de la Santé publique.*

« Messieurs,

« Nous partageons bien sincèrement la très juste affliction que
« vous a fait éprouver le meurtre commis sur la personne des deux
« hommes qui faisaient partie de l'équipage du bateau les *Deux-*
« *Amis* qui fut pris dans la journée du dimanche 3 de ce mois, vers
« l'île de Maïre, par un corsaire espagnol.

« Ce corsaire a commis un acte d'inhumanité que réprouvent les
« lois mêmes de la guerre, en continuant à faire feu sur la chaloupe
« des pilotes qui risquaient leur vie pour recueillir l'équipage du
« bateau abandonné.

« Lorsqu'après un combat ou un naufrage, des pilotes se jettent
« à la mer en tâchant de se sauver à la nage, on leur donne tous les
« secours que l'humanité réclame.

« Mais se permettre de tirer, comme l'a fait le corsaire, sur des
« navigateurs honnêtes et malheureux et abuser ainsi de l'autorité

¹ Archives de la Santé, 1823.

« que l'on tient de son gouvernement, c'est une conduite inique et
« que rien ne peut excuser.

« Le corsaire qui s'en est rendu coupable doit être signalé afin
« qu'il reçoive le châtiment qu'il n'a que trop mérité, si le sort des
« armes vient à lui être contraire...., etc...

« Nous avons l'honneur..... »

(Suivent douze signatures.)

Nous faisons remarquer, en passant, que beaucoup de documents
des archives de la Marine et de la Santé, examinés par nous, rap-
portent des faits merveilleux de nos audacieux corsaires marseillais.

Ces archives, pleines de prouesses, seraient capables de tenter
l'émulation d'un narrateur, d'un historien épris des hardiesse glo-
rieuses de nos marins provençaux. Il y aurait ample matière pour
composer une *Histoire des Corsaires provençaux*, capable de riva-
liser avec l'*Histoire sur les corsaires du Nord* (Gallois, 2 volumes,
1847).

A tout hasard, et pour donner une idée de l'armement des corsaires
à Marseille, nous renvoyons le lecteur à la fin de notre Partie docu-
mentaire ; nous y reproduisons une pièce, aussi curieuse qu'inté-
ressante, qui a pour titre : « Prospectus d'armement en course contre
les ennemis de la République, 20 prairial, an II¹. »

Après cette petite diversion sur les corsaires, nous revenons aux
événements de l'an 1823. La dissolution de la Chambre des députés
se fit le 24 décembre et le roi Louis XVIII mourait le 10 septembre
de l'année suivante (1824).

Une réclamation des pilotes, datée de mars 1823, est une preuve
évidente de la stagnation des affaires commerciales ; elle consiste
en une demande respectueuse et pressante, adressée à la Marine² et
tendant à faire payer le pilotage des bâtiments du roi ; mesure pré-
vue par les règlements et dont les pilotes n'avaient jamais demandé
l'application.

Les pilotes reçurent satisfaction de leurs justes doléances et ils
eurent, en outre, la promesse d'être exonérés des frais de timbres

¹ Partie documentaire (document final).

² Partie documentaire, n° 20.

pour les registres de leur comptabilité, à la suite d'une pétition signée par le chef, M. Thouvenin, et la corporation entière.

De toutes les prescriptions nouvelles prévues par l'ordonnance royale de 1823, il ne fut tenu compte que du mode de perception des droits et du fonctionnement de la commission administrative ; les troubles gouvernementaux firent surseoir, momentanément, à toute autre réforme.

La commission de la caisse des retenues, prévue par le décret de 1806, donna sa première réunion le 15 janvier 1824.

Présidée par l'honorable M. Bleschamp, la commission administrative prit les diverses résolutions suivantes, d'après le procès-verbal de séance dont voici la teneur :

Séance du jeudi 15 janvier 1824¹.

« Ce jourd'hui 1824, à 2 heures après midi, la commission établie par l'article 24 du règlement du pilotage.

« Présents : MM. Bleschamp, commissaire de la marine, chef de service ; le chevalier de Ruyter, capitaine de port ; Auguste Durand et Pierrefeu, négociants ; Barré, capitaine au long cours et Lebreton, pilote lamaneur :

« S'est réunie dans un des appartements de l'Hôtel de Ville, ainsi constituée, et a déterminé que le jeudi de chaque mois, à 2 heures très précises, elle se réunirait sans convocation et que la majorité, composée de quatre membres, serait suffisante pour délibérer, sans que la présence de tous les membres soit nécessaire.

« M. le président fait part à la commission qu'en vertu de l'article 2 du règlement, il a nommé M. Thouvenin pour remplir les fonctions de pilote-major. »

Il est ensuite procédé à la fixation du traitement du pilote-major, en exécution du troisième paragraphe de l'article¹ 5 du règlement. Il lui est alloué la somme de 2,400 francs. Un membre fait observer que les fonctions du pilote-major, telles que l'article 2 les détermine, ne pouvant lui laisser le temps nécessaire pour faire la recette des frais de pilotage et tenir les registres de comptabilité avec les soins qu'ils exigent, il paraîtrait nécessaire de lui accorder un commis

¹ Archives de la Marine, secrétariat, commission administrative, pilotage, 1824.

qui serait chargé, sous la responsabilité du pilote-major, de la perception et de toutes les écritures qu'elle pourra nécessiter.

L'assemblée approuve cette proposition et décide que le commis recevra un traitement de 900 francs.

Elle décide encore des allocations reconnues nécessaires au service du pilote-major.

Le chapitre des dépenses arrêté, M. le président propose à l'assemblée de charger un des commis de son bureau, des fonctions de secrétaire de la commission administrative, ce qui est adopté. Il est décidé qu'il sera alloué audit secrétaire un traitement de 300 francs par an pour tenir toutes les écritures de la commission, en laissant à sa charge les menues dépenses de fournitures auxquelles il devra pourvoir; son allocation lui sera payée sur la caisse des retenues.

« L'assemblée n'ayant pas à délibérer sur autre chose, le présent procès-verbal a été clos à Marseille, les jour, mois et an susdits, « et ont signé les membres présents. »

(Suivent six signatures.)

Relativement au rôle de la commission administrative prévue par l'ordonnance nous mentionnerons, uniquement à titre de curiosité documentaire, l'article 20 qui veut l'application du pilotage concurrentiel.

Cet article de l'ordonnance faisait « défense expresse aux pilotes de faire bourse commune, ainsi que d'établir entre eux un roulement de service ».

Mais cette double interdiction resta lettre morte, parce que cette pratique nouvelle était absolument contraire à toutes les lois antérieures et, surtout, en opposition avec les usages spéciaux et dispositions particulières, établis par la préfecture maritime pour le port de Marseille.

Mesure anormale qui fut encore rejetée par tous les décrets postérieurs à l'ordonnance de 1823; au reste, *le système de la bourse commune existait réglementairement depuis la création officielle du pilotage; puisque la recette des droits de pilotage devait être faite aux termes des conventions passées entre les pilotes, en communauté d'intérêts, etc...¹* (article 13, règlement et ordonnance royale, 1817).

¹ Partie documentaire, n° 9.

Ainsi la concurrence ne put prévaloir contre le procédé rationnel de la communauté qui assurait la répartition équitable des émoluments.

Le système de la bourse commune, toujours en vigueur, est certainement l'innovation la plus pratique, la plus équitable, la plus féconde et la plus heureuse.

D'ailleurs, on commença d'en ressentir les bienfaisants effets dès que la caisse des retenues, par un actif naissant, permit à la commission administrative d'envisager la création et la tarification des secours annuels pour incapacités de travail, infirmités ou cessation forcée de service; retraites modestes, d'abord, mais sujettes à augmentation comme le démontreront les temps futurs, grâce à une administration aussi sage que prévoyante.

La communauté d'intérêts est, à notre avis, le ferment de la solidarité corporative, le gage des garanties réciproques et des obligations collectives; elle est la chaîne harmonieuse et forte des traditions de travail, d'économie et de gestion intelligente. C'est enfin l'auréole de la devise : *Je maintiendrai*, de l'union confraternelle entre les pilotes présents, passés et futurs.

Le bilan de la navigation est remarquable de maigreur jusqu'en 1830, année de la chute du roi Charles X et de l'avènement, après la Révolution de juillet 1830, de Louis-Philippe d'Orléans.

La statistique du port accuse, en moyenne annuelle, de 1825 à 1830, 9,500 entrées et sorties.

Durant ces années, les luttes politiques, l'insurrection de la Grèce, l'expédition d'Alger et, plus tard, la conquête de l'Algérie sont autant de causes de paralysie commerciale.

La France, toujours sensible aux nations faibles et opprimées, envoyait (1828) une armée de 45,000 hommes pour libérer le sol de la Grèce. Un traité du mois de juillet 1827 avait consacré l'union de la France et de l'Angleterre pour mettre fin aux hostilités turco-grecques : la flotte turque fut complètement anéantie à la mémorable bataille de Navarin.

Marseille se ressentait, plus que beaucoup d'autres ports, de toutes ces perturbations.

Notre métier subissait, par ricochet funeste, le contre-coup de toutes ces calamités; la corporation se maintenait difficilement à

flot, soutenue par la patiente résistance de ses membres, dont la confiance s'attachait à de meilleures et prochaines destinées.

La création la plus notable qui put être tentée, en 1826, fut l'installation d'une station de pilotage à Port-de-Bouc, en dépendance de Marseille¹.

Après un échange de vues entre les pilotes, la marine, la chambre de commerce, le tribunal de commerce et la préfecture, il fut arrêté que le service de Port-de-Bouc serait assuré, par relèves hebdomadaires et à tour de roulement, par l'équipage complet d'un bateau-pilote.

En cas de déplacement, les frais de conduite du pilote seraient, dans tous les cas, taxés à 2 francs par myriamètre. (Décision de la chambre de commerce, 10 février 1826, et applicable jusqu'à la prochaine révision commerciale 1827.)

La lecture du document n° 21 (partie documentaire) montre que, malgré la pénurie des affaires, les pilotes ne marchandaient pas leur bonne volonté et qu'ils faisaient tout leur possible pour satisfaire à la fois le commerce et les autorités dont ils reconnaissaient la haute sollicitude.

Ces dernières se plaisaient à reconnaître ces marques de leur concours désintéressé; seuls les éternels mécontents surgirent de l'ombre, une fois encore, et adressèrent un nouveau faisceau de plaintes à MM. les membres du tribunal de commerce.

Nous ne nous attarderons pas à refaire le procès de ces tracasseries savamment démasquées par M. Bleschamp².

Les réclamants étaient tout bonnement aux aguets et provoquèrent, vu l'expiration de la période quinquennale, une révision commerciale.

Cette assemblée eut lieu en novembre 1827; elle fit éclater nos droits, nos besoins et rendit hommage à la bonne volonté des pilotes. La haute commission maintint les tarifs et les lignes en vigueur; mais elle vota, pour le payement des droits de pilotage, l'assimilation de quatre pavillons étrangers aux navires français.

Il ne fut tenu aucun compte des dispositions de l'ancienne ordonnance (1823) sur le pilotage à la concurrence, de pure théorie éphémère.

¹ Partie documentaire, n° 21.

² Partie documentaire, n° 22.

Le contingent du pilotage (30) ne fut pas augmenté et le nombre des bateaux-pilotes fut fixé à 10. La prime d'encouragement de 5 centimes par tonne (art. 14, 1823) fut maintenue ainsi que les cas de tempête ou de force majeure, prévus par l'ancienne ordonnance.

Le service spécial de Port-de-Bouc fut arrêté dans ses moindres détails et l'ordonnance du 26 juillet 1827¹, signée Charles X, consacra ces dispositions nouvelles; elle précisait (art. 1, § 2) : « Lesdits règlement et tarif de pilotage seront exécutés, selon leur forme et teneur, etc... », abrogeant ainsi les dispositions anormales et, de fait, inexécutées de 1823.

Jetons, ami lecteur, un coup d'œil bienveillant sur l'éclosion merveilleuse d'un progrès naissant, mais bientôt immense, de la nouvelle navigation : la période d'enfance de la navigation à vapeur, berceau de futures et nouvelles sources de richesse et de la marche active, pour le pilotage, vers de belles et bonnes étapes.

Dans son *Étude sur la navigation à vapeur* (Marseille, 1830-1897), M. Hubert Giraud donne le début des vapeurs à aubes :

« En 1812, le vapeur la *Comète*, construit par Henry Bell, naviguait sur la Mersey (Angleterre), avec une haute et maigre cheminée traversée, comme un mât, par une misaine carrée.

« L'année suivante, affrontant la mer, des services de cabotage s'étaient organisés ; en 1819, le *Savannah* venait d'Amérique en Europe avec l'aide de sa machine. Dix ans plus tard, au commencement de 1819, la Grande-Bretagne comptait 310 bateaux à vapeur ; le seul port de Londres en armait 57 ; et (ainsi que le prétend l'honorable auteur) Marseille n'avait pas encore vu le pavillon français flotter sur aucun de ces navires. Pourtant, continue M. H. Giraud, les pyroscaffes n'étaient pas chose inconnue dans notre port. »

« En 1818, le vapeur *Royal-Ferdinand* avait ébauché un service entre Marseille et la côte d'Italie ; pareil essai avait été tenté ensuite par le *Zéphir* ; et enfin, le service du *Royal-Ferdinand*, auquel s'étaient ensuite ajoutés le *Francesco-Ier* et le vapeur sarde *Colombo*, s'était à peu près régularisé ; une fois par mois, il arrivait à Marseille et repartait pour Gênes. »

Ainsi, de par les révélations intéressantes de cette *Étude*, il est

¹ Partie documentaire, n° 23.

établi que le *Royal-Ferdinand* fut le premier vapeur étranger qui entra dans les eaux du port de Marseille ; ce fait est confirmé, également, par les archives officielles de la Santé, dans l'opuscule tout récent de M. A. Estève (1905).

L'intéressant historien de la marine à vapeur, à Marseille, incidemment, fait une conclusion sur la nécessité de l'apparition prochaine de vapeurs propres à notre grand port.

Il constate, à ce propos, la construction (1830) à la Seyne pour le compte de MM. Bazin, des vapeurs *Henri-IV* et *Sully*¹ qui, dès mars 1831, inauguraient un service régulier entre Marseille et la côte d'Italie.

Mais, sans rien enlever à la valeur de ces assertions, il nous importe de rectifier ou plutôt de compléter ces renseignements sur la marine à vapeur locale, par quelques additions personnelles et correctives ; elles répondent victorieusement à la remarque de l'auteur qui dit : « Il était grand temps que Marseille ouvrit enfin les yeux et comprît, à son tour, l'avenir de la navigation nouvelle. »

Cette compréhension fut plus prompte que ne l'écrivit l'auteur, M. H. Giraud.

En effet, il ressort des archives (chambre de commerce, délibérations, 1827) que ladite chambre donna son approbation, le 28 septembre 1827, à un projet de compagnie anonyme pour la construction de plusieurs bateaux à vapeur destinés à remorquer les navires dans le port, par vents contraires.

Le 28 avril 1828, ce projet était mis à exécution par MM. A. Anthoine et P. Roubaud, entrepreneurs. Et ceci démontre que l'idée, comme la création, de navires à vapeur est antérieure à l'arrivée, à Marseille, du premier vapeur étranger.

On conviendra qu'il ne s'agit ici que de petites coques, de remorqueurs, mais qu'importe ? leur construction naquit bien avant les gros vapeurs de M. Bazin.

Ajoutons encore que l'innovation du remorquage à vapeur avait jailli de l'émulation créée par la chambre de commerce en mettant au concours un projet visant aux moyens pratiques et sûrs pour l'en-

¹ Navires en bois, doublés de cuivre, l'avant à guibre, l'arrière à tableau carré ; 42^m, 50 de long sur 5^m, 34 de calaison. Le premier départ eut lieu le 12 mars 1830. Le 12 mai, le nouveau vapeur *Scipion* de 280 tonneaux construit à Nantes (détails de l'auteur).

trée et la sortie des navires du Vieux-Port, par tous les vents ; idée qui stimula l'éclosion de nombreuses combinaisons, plus ou moins ingénieuses et que réalisa, plus tard, le système du remorquage à vapeur.

Les archives mentionnent encore deux concours postérieurs pour ce même projet, toujours avorté, comme nous le verrons plus loin, en 1832-1834.

« Avec la nouvelle navigation, le trafic maritime allait faire des pas de géant ; et Marseille allait lancer ses vapeurs vers l'Algérie¹, cette France nouvellement conquise.

« L'année 1830 fut particulièrement favorable au commerce par la concurrence forcée entre la navigation à vapeur et la marine à voiles. Celle-ci devait fatalement ressentir un choc funeste dès l'apparition des premiers spécimens, encore imparfaits, de navires à vapeur. »

« Mais, ainsi que le dit M. H. Giraud, le trafic des vapeurs, une des plus heureuses conséquences de la nouvelle navigation, se manifesta dès cette époque : »

Parallèlement, la corporation entrevit l'impérieuse nécessité d'augmenter très sensiblement le nombre des pilotes ; un examen, ordonné ministériellement (1831), recruta quinze nouveaux pilotes qui vinrent renforcer le service et satisfaire au mouvement intensif du commerce.

« La flotte rapide et nouvelle ne réussit pas, néanmoins, à détrôner immédiatement les voiliers ; au contraire elle eut grand besoin, tout d'abord, des services de son aînée, la navigation à voiles, pour s'approvisionner de combustible importé d'Angleterre par voiliers. »

« Cette reprise florissante, si passagère, de la voile, emplit à nouveau le Vieux-Port et obligea la chambre de commerce à voter le double projet de creusement du bassin de carénage et d'un nouveau port à la Joliette (séance janvier 1830).

« La preuve que la navigation à voiles était encore toute-puis-

¹ La première nouvelle de la prise d'Alger fut apportée, en 1830, par le *Sphinx* (160 chevaux) le plus beau vapeur de l'Etat à l'époque, et construit en 1829, à Liverpool. Ce vapeur fut adjoint aux avisos qui faisaient le service des postes, de Toulon à Alger, service inauguré en mai 1823 et d'une traversée de soixante à soixante-douze heures. (H. Giraud, *Etude sur la navigation à vapeur*, Marseille, 1898.)

sante, c'est que ce furent les vaisseaux à voiles qui firent l'expédition d'Alger. Mais elle allait bientôt subir, par périodes rapides, les assauts fatals de sa rivale, la vapeur ; encore prospère en 1835, la navigation conserva son activité jusqu'en 1840, époque qui vit son déclin toujours croissant. »

Il ressort de l'étude de M. Giraud, que le port de Marseille était fréquenté, en 1831, par six vapeurs, dont trois marseillais, tous livrés au trafic du cabotage, en plus de trois petits vapeurs de 50 tonneaux qui, depuis 1830, faisaient un service régulier entre Marseille, Toulon et la Corse ; M. Bazin fut le premier armateur qui créa le service régulier à vapeur : Marseille et Naples.

Constatons simplement que les vapeurs étaient à peine nées que, déjà, l'unique armateur local cherchait à soustraire ses navires au droit de pilotage.

Les archives de la chambre de commerce (février 1831) nous découvrent une pétition de M. Bazin tendant à exonérer du pilotage les vapeurs faisant un service régulier : cette pétition, appuyée de la signature significative d'anciens antagonistes, fut combattue par la commission administrative du pilotage ; car s'il y avait quelque légitimité dans les raisons et les vœux de M. Bazin, il y avait surtout, dans cette pétition, l'incessante antienne de prétentions injustifiées.

La réponse de M. Bleschamp¹, à ce sujet, aux membres de la chambre de commerce est un document dont l'exposé et l'argumentation s'imposent à l'attention des pilotes ; et aussi le compte rendu de la séance intéressante de la chambre de commerce du 26 juillet 1831 (*Annales maritimes et coloniales*, 1831, page 695).

Cette polémique eut deux résultats satisfaisants : 1^o le pilotage y gagna en réputation auprès du commerce et de ses défenseurs ; 2^o les vapeurs obtinrent l'affranchissement des taxes, pour les lignes régulières, uniquement, par ordonnance royale, signée Louis-Philippe (1^{er} novembre 1831).

Une heureuse période de paix², de travail, de commerce, va procurer à la navigation du port de Marseille, surtout avec les nouveaux débouchés de l'Algérie, des ressources prospères et multiples.

¹ Partie documentaire, n° 24.

² Le 27 mai 1831, le conseil de préfecture estime que la paix maritime dispensant de fermer la chaîne du port, a rendu inutile le coup de canon tiré matin et soir, de la patache, pour aviser les marins de l'heure du barrage du port.

Le pilotage bénéficiera, par répercussion directe, de ce fructueux mouvement d'affaires. Sous la tutelle d'une administration éclairée, l'actif de la caisse des retenues s'augmentera de façon satisfaisante ; au point que les pilotes demandent, le 10 octobre 1831, le versement des fonds dans une caisse à trois clefs, en dépôt à la chambre de commerce.

La statistique commerciale s'est relevée franchement et accuse une moyenne annuelle de 12,000 entrées et sorties ; total : 1,000,000 de tonneaux pour les années 1830 à 1832.

Nous résumerons les données statistiques de la navigation, par périodes décennales, au cours de la deuxième partie.

Un fait qui prouve l'intensité de la navigation, à cette époque, c'est l'embarras qui régnait au Vieux-Port où les navires s'entassaient tellement qu'ils ne pouvaient plus se dé potrà lorsque l'un d'eux avait à reprendre la mer, ses opérations commerciales terminées.

D'où la préoccupation de la chambre de commerce pour le creusement d'un nouveau port ; et aussi pour la recherche d'un moyen commode pour faciliter l'entrée et la sortie des navires ; ce dernier problème, déjà soumis en 1828, lui fit ouvrir un concours avec prime de 2,000 francs pour le meilleur projet (chambre de commerce, 1832).

A titre indicatif nous citons en deux lignes, et sans désigner l'auteur, un projet qui consistait dans l'échelonnage de bouées distantes de 50 mètres, sur la bordure principale du chenal du Port-Vieux, de la passe au phare Sainte-Marie actuel, direction nord-ouest et sud-est.

Trouvaille plutôt primitive, peu pratique et encombrante, parmi tant d'autres conceptions, véritables fantaisies d'imagination, sur lesquelles nous passons.

Après le délai d'un an, fixé pour l'examen de ces projets, la commission chargée de décerner le prix au meilleur système se réunit à l'Hôtel de Ville ; aucun projet n'eut le succès désirable et n'offrit les moyens économiques et pratiques que l'on espérait.

Aussi la prime n'eut pas lieu d'être accordée : « Attendu, dit la commission, qu'aucune des idées présentées ne méritait la récompense promise » (Archives, chambre de commerce, 1834).

Si le verdict fut brutal, la déception des concurrents fut plus grande encore ; le seul qui triomphait, plus tard, était un *outsider*



du concours : M. Henri Fraissinet, qui résolut entièrement le problème par le remorquage à la vapeur.

Autorisé par la chambre de commerce, avec laquelle il passa un contrat de dix ans, il lança, en 1838, le remorqueur *Utile* pour effectuer les mouvements du Port-Vieux.

« Depuis 1830, écrit M. H. Giraud, les vapeurs étrangers venaient, chaque année, plus nombreux au port de Marseille.

« En 1834, les armateurs marseillais armaient un nouveau vapeur, l'*Océan*; et les Marseillais voyaient arriver le vapeur *El Balear*, le premier vapeur battant pavillon espagnol.

« Au commencement de 1835, la flotte locale s'accrut du vapeur *Méditerranée* destiné pour le Levant. Une société voulait même entreprendre le double service du Levant et de l'Algérie.

« Malheureusement, l'initiative privée se heurta à des obstacles insurmontables de la part du gouvernement.

« La marine à voiles, encore toute-puissante, ne voyait pas sans une légitime inquiétude le développement de son jeune rival, l'armement à vapeur.

« En confiant les services du Levant à une compagnie privée, il y avait tout à craindre de son esprit d'initiative commerciale, qui ne devait pas manquer de se porter vers le transport des marchandises; la marine à voiles voulait se le réserver, car il y allait de son existence.

« C'est pour cette raison que la Chambre des députés adopta la loi tendant à faire exécuter le service des Échelles du Levant par l'État; service pour lequel furent construits dix bateaux, à aubes, de la force de 10 chevaux¹.

« Ils devaient desservir, trois fois par mois, une ligne de Marseille à Constantinople, avec escales; et une autre de Syra-Alexandrie. »

Nous bornons là cette digression sur la marine locale qui, se voyant fermer momentanément les débouchés de l'Algérie et du Levant, se lança, avec des vapeurs nombreux et spécialement affec-

¹ La loi fut votée en 1835 et le premier départ du vapeur *Scamandre*, commandé par un lieutenant de vaisseau, eut lieu le 1^{er} mai 1837 au milieu de l'enthousiasme public. Le second départ fut effectué par l'*Eurotas* qui ne put partir à date fixe, le mistral l'ayant empêché de sortir du Vieux-Port. (H. Giraud.)

tés, dans le cabotage intensif sur les côtes de France, d'Italie et d'Espagne...

L'année 1834 vit s'accomplir la retraite de notre plus vaillant défenseur, notre honoré chef M. Bleschamp. Il appartenait au dévoué président de la commission administrative de présider une des séances les plus marquantes, la dernière, avant de quitter le commissariat général de la marine, à Marseille, service important que M. Bleschamp dirigea avec une rare maîtrise, une sage compétence et une paternelle autorité : ces brillantes qualités lui valurent la plus haute considération et les plus profondes sympathies.

Le pilotage, nous le reconnaissions bien vivement, doit à sa mémoire le plus retentissant tribut de gratitude entière et d'hommage respectueux ; car ce fut M. Bleschamp qui organisa notre service de toutes pièces, qui lutta pour son maintien, pour son existence, et qui dirigea ses destinées premières et chancelantes.

Ses successeurs, MM. Jacques et d'Heureux continuèrent, durant seize ans, l'œuvre si bien commencée, imités, eux-mêmes, par tous les administrateurs, jusqu'à nos jours, et à qui va notre meilleure reconnaissance.

Mais les premiers commissaires généraux, M. Bleschamp surtout, connurent les premières, les plus grandes difficultés ; ils assumèrent la mission pénible de diriger la corporation, de consolider ses bases, de l'acheminer vers le progrès ; ils atteignirent victorieusement ce but, dès sa formation ; le résultat de leurs précieux efforts réside dans le fait palpable de l'excellente situation moderne du pilotage de Marseille.

Le procès-verbal de séance de la commission administrative, du 11 juin 1834¹, créant le principe de la caisse de secours, est un document trop précieux pour que nous manquions à sa transcription.

Séance du 11 juin 1834.

Cejourd'hui, la commission administrative du pilotage s'est réunie dans la salle ordinaire de ses séances.

Le secrétaire a donné lecture du procès-verbal de la dernière assemblée, qui a été adopté sans réclamation.

¹ Archives de la Marine, commission administrative, secrétariat (1834).

Le président observe à l'assemblée que pour établir d'une manière juste et régulière l'emploi du 5 p. 100 formant les fonds de retenue du pilotage, il serait convenable d'adopter les bases de répartition et de préciser les droits que les pilotes, les patrons et leurs familles auraient à un secours, après avoir toutefois accompli certaines conditions d'âge, de services ou d'infirmités.

La commission, appréciant la justesse de cette observation et jugeant qu'il est d'une bonne administration de régulariser, pour l'avenir, cette partie de ses attributions, puisque la fixation et la répartition des secours émanent d'elle,

Décide, à l'unanimité, que les dispositions suivantes serviront, désormais, de base pour les secours à donner sur la caisse de retenue.

Art. 1^{er}. — Dans la séance de chaque année la commission administrative de pilotage, après s'être fait rendre compte de la situation de la caisse de retenue, fixera, d'après les ressources de cette caisse, le maximum de secours à payer dans le courant de l'année aux pilotes, aux patrons ou à leurs veuves.

Art. 2. — Tout pilote et patron qui se trouvera, en raison de son âge et par suite d'infirmités bien constatées, hors d'état de servir, pourra prétendre à un secours mensuel sur la caisse de retenue, s'il réunit cependant deux ans d'activité dans le pilotage,

Art. 3. — Tout pilote ou patron, qui ne réunirait pas deux ans d'activité de service, mais qui serait forcé d'abandonner le pilotage par suite de ses infirmités ou de son âge avancé, aura droit au remboursement de la retenue de 5 p. 100 qui aura été exercée sur ses salaires, depuis le jour de son entrée en service jusqu'à celui de sa sortie.

Il supportera, sur ce remboursement, la déduction proportionnelle des dépenses administratives de la caisse de retenue qui auront été faites pendant la durée de ses services.

Art. 4. — Tout pilote ou patron qui serait obligé de quitter le service soit pour la perte entière de la vue, soit pour la fracture d'un membre, aura droit au maximum de secours annuel, quel que soit son âge et la durée de ses services; mais, dans ce cas, il devra produire la preuve que ces infirmités ou blessures ont été contractées en service dans le pilotage.

Art. 5. — Au décès d'un pilote ou d'un patron, en état d'activité ou de retraite, il sera accordé à la veuve un secours mensuel, basé sur les services et la position du défunt.

Art. 6. — Les orphelins des pilotes et des patrons recevront un secours mensuel proportionné aux services du père et motivé sur la situation de la famille.

Ce secours se fera comme il suit :

Pour les garçons, jusqu'à l'âge de 10 ans ;

Pour les filles, jusqu'à l'âge de 12 ans.

Art. 7. — Le secours individuel à accorder aux pilotes et aux patrons sera calculé ainsi qu'il suit :

De 2 à 4 ans de service, le $\frac{1}{4}$ du maximum établi

De 4 à 6 ans de service, le $\frac{1}{3}$ chaque année,

De 6 à 8 ans de service, le $\frac{1}{2}$ dans la séance

De 8 à 10 ans de service, les $\frac{2}{3}$ de janvier.

De 10 ans au-dessus, le maximum en entier.

Ont signé : BLESCHAMP, président; DURBEC, capitaine de port; LIEUTIER ainé, négociant; BERNARDIN, capitaine au long cours; TAPAN, pilote.

Inventaire des agrès et apparaux d'un bateau pilote (1836).

MATURE ET AUTRES OBJETS EN BOIS.

- | | |
|---|---|
| 1. Mât. | 10. Six avirons. |
| 2. Une penne d'antenne. | 11. Un manche de gaffe. |
| 3. Deux quarts d'antenne. | 12. { Deux poulies doubles pour la drisse de grand'voile. |
| 4. Un bout-dehors de tente. | 13. { Une poulie simple. |
| 5. Deux gouvernails en bois de noyer. | 14. { Une moque-drosse. |
| 6. Deux barres de gouvernail. | 15. { Quatre pommes de racage. |
| 7. Un chandelier pour soutenir la tente. | 16. { Cinq guinsoneaux. |
| 8. Un caisson et toile à prélart. | 17. { Huit tollets. |
| 9. { Deux planches servant de table à manger. | 18. Deux barils à eau. |
| Une, dite, servant de banc. | 19. Un bidon, un seau, et deux escopes à main. |

	<i>Voiles et prélarats.</i>	
16.	Une grand'voile garnie de ses rabans et ris.	33. Deux hachots manchés.
17.	Une misaine.	Un chandelier à pattes.
18.	Deux focs.	34. Un cercle pour le mât.
19.	Une tente.	Une cosse pour les poulies de grand'voile.
20.	Deux prélarats.	35. Deux cadenas pour les caissons.
21.	Quatorze pieds toiles à prélarat, clouée autour du mouisselot.	36. Une marmite de cuisine.
22.	Une aussière de 60 brasses, cordage blanc fin.	37. Un marteau à dents.
23.	Deux vettes en esparterie pour les grappins.	Une suspension pour la chaudière.
24.	Une demi-vette et un demi-liban.	
	Une itague, cordage blanc.	<i>Objets divers.</i>
	Une drosse et son garant.	38. Un fanal en fer-blanc garni en corne.
	Un drisse de grand'voile.	Un porte-voix.
25.	Une drisse de grand foc.	39. Un compas de route.
	Une drisse de pavillon.	Une horloge de demi-heure.
	Une drisse de tente.	40. Un pavillon national.
	Un vent pour la tente.	Un pavillon bleu.
26.	Une hoste d'antenne.	41. Deux aiguilles à voile.
	Un d'avant et une orse-poupe.	Un garde-main.
	Une amure de grand'voile.	Une corne pour enfermer les aiguilles à voiles.
27.	Un garde-corps du gouvernail.	42. Un corne pour le bout de l'antenne.
	Une estrope de survergue.	Deux couffes en esparteries pour les voiles.
	Une estrope pour le liban.	43. Une boîte pour enfermer les papiers du bord.
28.	Huit autres estropes pour les poulies.	Un panier d'osier pour la marmite.
	Douze estropes pour les avi- rons.	44. Un panier d'osier pour le fanal.
29.	Un paillet pour l'antenne.	Deux petits sacs pour les pavillons.
	Deux défenses.	45. Une éponge.
		Une vrille.
		Vingt-huit pierres de 8 pouces carrés pour le lest.
	<i>Ferremens.</i>	
30.	Un grappin de 80 kilogr.	
	Un grappin de 40 kilogr.	
31.	Une gaffe manchée et une épissoire.	
32.	Un organneau pour lever les grappins.	

Marseille, le 2 janvier 1836¹.

Le Pilote-Major,

Signé : Nicolas LEBRETON.

¹ Archives du pilotage (Bureau de l'officier chef).