

LE PILOTAGE ET LE MARIE-FERNAND

Le terme de « pilote » est ancien : Au VIII^{ème} siècle Avant JC, les écrits d'Homère et de Virgile parlent de « Thestor, le pilote. ». Dans l'Illiade, Homère mentionne « Celui qui a guidé les navires de Achaens et Llion ». Le pilote désignait celui qui, à bord, connaissait l'art de la navigation, les étoiles, qui savait mesurer la hauteur du soleil et déterminer le point. Le capitaine était le chef de l'expédition mais pas forcément un marin.

En 1275, Marco Polo réalise un premier voyage en Orient avec l'aide de pilotes arabes. En 1498, le portugais Vasco de Gama embarque des pilotes sur la côte orientale de l'Afrique pour effectuer son voyage du cap de Bonne Espérance jusqu'à Calicut en Inde. En Hollande, on appelait les pilotes « peillod », ce qui veut dire « sonde » ! En effet, les pilotes utilisaient beaucoup les plombs de sonde pour se situer.

Pendant des siècles, le commandant d'un navire a la double casquette de capitaine et de pilote de navire. Mais le commerce se faisant de plus en plus loin, dans des lieux peu connus ou inconnus, la nécessité d'embarquer un pilote s'impose d'elle-même.

Les premiers pilotes furent les pêcheurs qui, par leur connaissance des lieux et des passes, pouvaient guider les navires pour entrer ou sortir des ports en toute sécurité.

Dès le Moyen-âge, les villes, les guildes des marchands, l'Amirauté ont voulu réglementer cette profession. Les premières traces de pilotes en France remontent à 1100, sur l'île d'Oléron.

En 1551, sous Henri II, le règlement du 15 juillet prévoit que « le patron du navire, pour écarter tout danger menaçant la vie de ses hommes ou la cargaison, sera tenu, en tous lieux où la nécessité et l'usage le commandent, de prendre un pilote. S'il ne l'a pas fait, il sera puni chaque fois d'une amende de 50 réaux d'or ».

En 1554, sous le règne d'Henri III, furent adoptés les fondements de la réglementation du pilotage en prévoyant le contrôle par l'Amirauté.

En 1600, au Havre, pour être pilote, « il fallait une chaloupe garnie d'ancres et d'avirons, toujours prête à aller à l'avant des vaisseaux ».

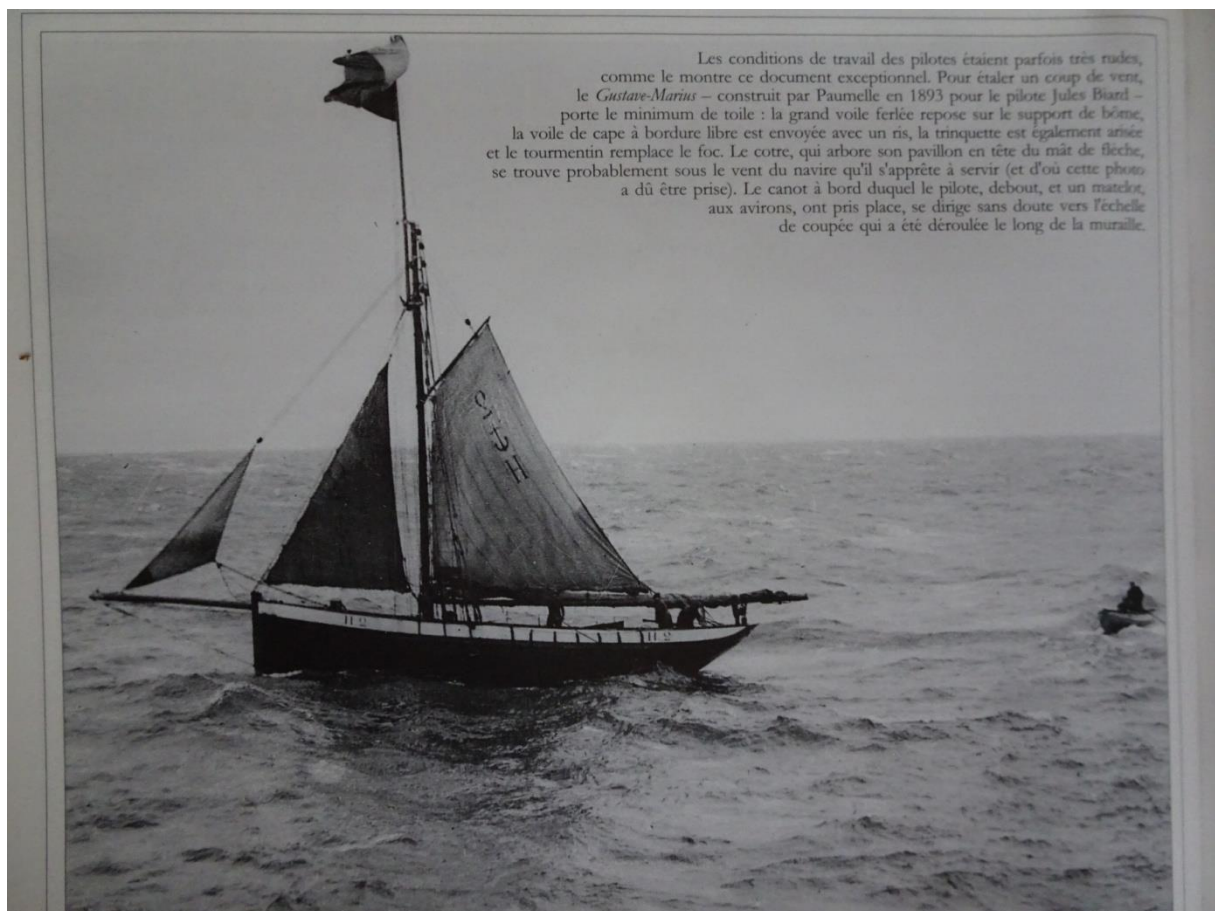
En 1681, une ordonnance de Colbert définit les grands principes du droit au pilotage.

En 1862, une école de pilotage est créée à Honfleur puis transférée à Saint-Servan. Après avoir formé des milliers de pilotes, elle sera fermée en 1965.

Les chaloupes se transforment donc en côtres, goélettes, bisquines, afin de disposer de bateaux rapides, sécurisants, confortables et simples pour être manœuvrés par un équipage réduit. En juillet 1895, la revue « Le Yacht » note :

« On n'a pas ici à faire l'éloge des bateaux pilotes du Havre construits par Abel Lemarchand : chacun sait qu'ils naviguent fort bien et qu'à une remarquable tenue à la mer, ils joignent une vitesse relativement considérable. Ils vont chercher les navires au large des Sorlingues (Pointe SO de l'Angleterre) et sous leur voile de cape, on peut dire qu'ils tiennent la mer par

tous les temps. Quoique d'une taille relativement grande, les bateaux pilotes sont faciles à manœuvrer. Ils n'ont à bord, quand ils naviguent, que le pilote, deux matelots et un mousse. Le pilote, une fois déposé à bord d'un navire, les deux matelots et le mousse suffisent à ramener le bateau au port, par quelque temps qu'il fasse. En hiver, ils dégréent leur mât de flèche et le remplacent par un mâtereau ayant 2/5 environ de la taille du mât primitif sur lequel ils peuvent établir un flèche pointu. Ce sont des bateaux confortables à la mer. Leur déplacement varie de 30 à 32 tonnes et ils ont 12 à 14 tonnes de lest dont la minime partie (1500 à 1800 kg seulement) sous la quille car les lests trop bas donnent des réactions trop dures par mauvais temps. »



Les bateaux-pilotes sont répartis en 3 catégories :

Le grand métier : ils vont attendre les navires à l'entrée de la Manche, entre Ouessant et les îles Scilly.

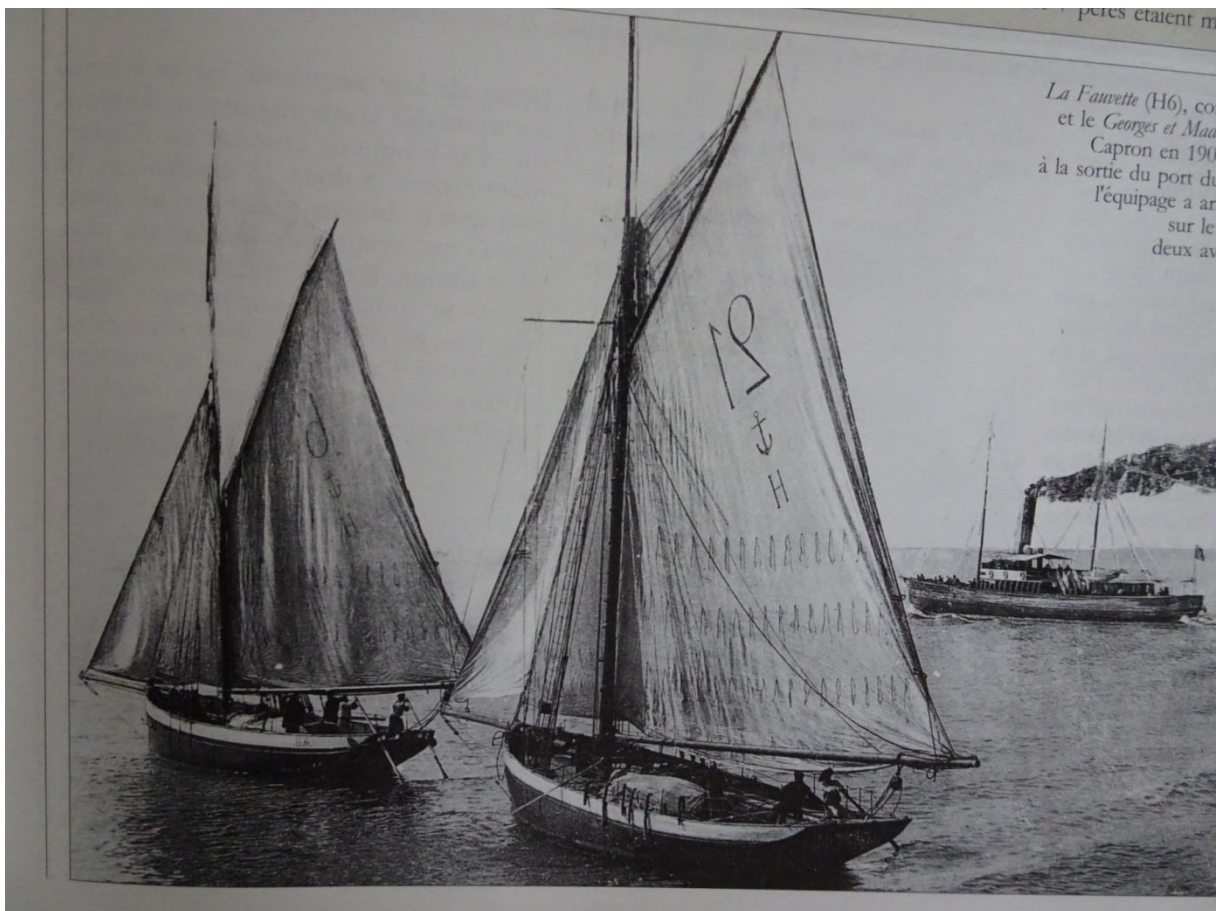
Le métier du Nord : ils prennent en charge les navires dans le pas de Calais. Les pilotes sont généralement stationnés à Boulogne.

Le petit métier : ils prennent en charge les navires entre Fécamp et Barfleur.

Dans le grand métier, les pilotes convoitent les plus gros navires (le prix du service est fonction du tonnage). Cela donne lieu à de véritables régates. Quel que soit le temps, il faut être le premier. Dans le gros temps, on garde la toile minimum (voile de cape avec un ris, trinquette avec 2 ris et tourmentin). Par calme plat, les 2 matelots prennent le bateau en

remorque à l'aviron dans le canot du bord pendant que le pilote godille ! Seul le mousse est à la barre.

Il arrive souvent que plusieurs côtres se retrouvent ensemble sur le lieu d'atterrissage. Les pilotes ont alors coutume de tirer au sort celui qui servira le premier. Si le beau temps le permet, tous les pilotes se retrouvent à bord du cône où se trouve le plus ancien. On tire au sort l'ordre dans lequel chacun interviendra grâce à des boules numérotées. En cas de mauvais temps, ce sont des plaquettes numérotées, mises en évidence sur le pont et le tirage se fait au porte-voix. Lorsqu'un navire est en vue, le cône-pilote arbore un pavillon blanc à ancre noire. Le navire répond par le pavillon P (blanc bordé de bleu). Le navire met en panne. Le pilote vient se mettre à l'abri sous son vent. Le petit canot est mis à l'eau et un matelot emporte le pilote vers le navire. Quand ce dernier est embarqué, le cône, avec pour équipage le patron et le mousse, fait route pour récupérer le canot et le matelot. Le cône fait ensuite route vers le port d'escale du navire pour y récupérer le pilote.



Le métier de pilote reste un métier dangereux. Les accidents et naufrages ne sont pas rares, comme en témoignent certains articles parus dans la revue nautique « Le Yacht » :

Dans le numéro du 8 avril 1882 :

« On était sans nouvelles du pilote N°11 du Havre. Des épaves de ce bateau ont été retrouvées sur la plage de Trouville. Le patron, les deux matelots lamaneurs et le mousse ont péri à cause de la tempête qui a sévi dernièrement sur les côtes de la Manche. »

Dans le numéro du 30 septembre 1882 :

« Le bateau-pilote N°20 du Havre « L'Aigle noir », ancien yacht de plaisance, a été coulé, dans la nuit du 20 au 21 août, par un paquebot anglais allant à Honfleur. Les trois hommes d'équipage ont pu monter à bord du paquebot qui, paraît-il, n'avait mis aucune embarcation à la mer. »

Dans le numéro du 12 janvier 1884 :

« Le pilote du Havre Auguste Mazera a eu beaucoup de chance. Il venait de sortir le steamer français « Ville de Buenos-Ayres » quand, en voulant embarquer dans sa pirogue qui devait le ramener à terre, il est tombé à l'eau entre les deux bords. Il a été aussitôt recueilli par son équipage. Se plaignant de douleurs aux côtés, il a été ramené à son domicile. »

Dans le numéro du 27 novembre 1886 :

«Le 17 novembre, deux pilotes, Alphonse Aubert du Havre et Henri Coussin de Qullebeuf, appareillent de Cherbourg pour prendre le large. Après avoir attendu quelque temps dans la rade que le vent se lève, ils entament leur descente de la Manche mais le lendemain, au large, dans le N-NE des Casquets, une grande brise se lève de l'O-NO. La tempête se déchaîne. Pour ne pas perdre trop de terrain, ils décident de ne pas fuir devant la tempête. Ils mettent à la cape et amarrent la barre. Vers 10 h du matin, une lame furieuse soulève l'arrière du bateau puis, s'élevant comme une montagne, elle retombe dans un fracas épouvantable sur le navire qui est un instant engagé. Quand le matelot-lamaneur qui est sur le pont reprend ses esprits, il constate que les deux pilotes ont disparu. Ses cris ameutent le patron resté dans la cabine. Ce dernier remet en route et manœuvre pour porter secours aux deux infortunés que l'on aperçoit, nageant et luttant avec énergie contre les vagues. Ils étaient malheureusement déjà à plus de quatre encablures (environ 800 m !) du bateau et vêtus de leurs bottes de mer et de leur capote cirée, ils avaient beaucoup de difficultés à se maintenir à la surface. Cette lutte a duré plus d'un quart d'heure et malheureusement, quand le pilote a pu s'approcher d'eux, ils ont disparu sous l'eau. »

Dans le numéro du 15 décembre 1888 :

« Le bateau pilote du Havre « Gustave-Victor » a été abordé le 7 décembre, vers cinq heures du matin, par le navire norvégien « Avon », à environ dix milles au NO des Casquets. Il a coulé et seuls quatre marins ont pu être sauvés. Il fait beau, le temps est clair et les étoiles brillent. Les deux pilotes Gustave et Marius Briard et le patron Fauvel sont sur le pont. Trois hommes sont dans la chambre. Soudain, un grand navire apparaît feux allumés et faisant route à l'ouest. Voyant que le navire ne se dérouté pas, les hommes brûlent des torches et manœuvrent pour se mettre sous le vent du trois-mâts. Celui-ci fait alors une manœuvre telle que les pilotes aperçoivent son feu rouge. Le pilote manœuvre mais le trois-mâts change deux fois de route si bien qu'il finit par l'aborder par le travers bâbord. Le bateau s'emplit en quelques secondes et coule. Mais il reste quelque temps entre deux eaux. Restés dans la

chambre, le patron Gruelle et Jules Briard sortent sur le pont. Ce dernier s'empêtre dans la grand-voile mais Gruelle, avec sang-froid, lacère la voile avec son couteau et ainsi le libère. Pendant ce temps, le mousse, Victor Gruelle, qui se reposait dans la chambre, se trouve prisonnier. Avec sang-froid, il défonce la cloison qui sépare la chambre de la cale et réussit à regagner le pont. Tous réussissent à monter à bord du trois-mâts mais les deux pilotes Gustave et Marius, restés sur le pont au moment de l'abordage, manquent à l'appel. Le trois-mâts met en panne et, après une demi-heure de recherches et n'ayant rien trouvé, fait à nouveau route vers Weymouth pour y débarquer les naufragés survivants. On remarquera que, sur les six hommes de l'équipage, cinq appartenaient à la famille Briard ! »

Les côtes-pilotes participent aux traditionnelles régates du 15 août et pour cela, ils s'équipent de voilures spécialisées, dont le foc ballon qui est l'ancêtre du spinnaker. Petit à petit, sous l'influence de l'Amirauté, les pilotes se regroupent. Ils partagent ainsi leurs revenus et construisent des bateaux plus importants. En 1806 apparaissent les premières stations de pilotage. Les bateaux-pilotes sont reconnaissables : ils arborent un pavois blanc. Une ancre est peinte sur le pavois et dans la grand-voile.



Le côtre pilote Marie- Fernand est le dernier pilote à voile du Havre.

Construit en 1894 au chantier Abel Lemarchand du Havre. Dès sa mise à l'eau, il remporte la coupe des bateaux-pilotes aux grandes régates du Havre. Arborant dans sa grand-voile le numéro H 23, le Marie-Fernand assure pendant 20 ans le pilotage entre le cap Gris-nez et les Casquets (un îlot à l'ouest de l'île anglo-normande d'Aurigny). La guerre de 1914 met fin à son activité et la motorisation des bateaux signe sa mise à la retraite. En 1917, il arme à la pêche et en 1922, racheté par un anglais, il navigue dans les eaux britanniques pendant 60 ans.

En 1984, un groupe de havrais a le projet de construire une réplique du Marie-Fernand, sans savoir que le bateau existe toujours ! C'est le propriétaire anglais qui propose de le leur vendre. L'association « L'Hirondelle de la Manche » est créée et le Marie-Fernand participe depuis à de nombreuses fêtes maritimes. Le bateau est classé monument historique en 1986. En 1994, pour son centenaire, on trouve Eric Tabarly à bord.

CARACTERISTIQUES du Marie-Fernand:

Longueur de la coque : 15.30 m (24 m hors-tout)

Largeur : 4.25 m

Tirant d'eau : 2.50 m

Déplacement : 39 tonnes

Tonnage : 35 tonneaux

Voilure : gréé en côtre, 225 m² dont 99 pour la grand-voile

Un autre côtre-pilote du Havre, JOLIE-BRISE, construit au Havre en 1913, navigue toujours dans les eaux britanniques. Il passa quelques années au pilotage mais fut victime, lui aussi, de la motorisation des bateaux et en 1922, il fut acheté par un anglais et armé à la plaisance. Depuis 1977, elle appartient au Dauntsey's school Sailing Club et est amarré dans le port de Southampton.

