

L'Association Normande d'Ethnographie et d'Art populaire
« leVieux Honfleur »
BP 60082 – 14600 Honfleur cedex

« Les bateaux-pilotes à voile du Havre : des flambarts aux hirondelles de la Manche. »

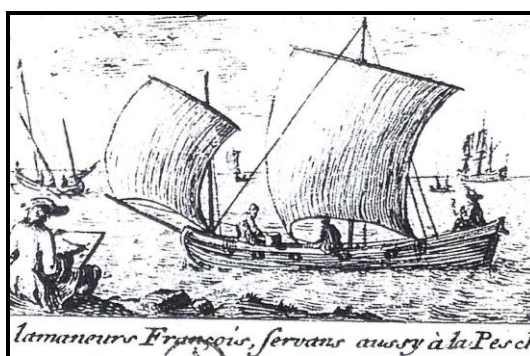
Conférence de Philippe Valetoux au cinéma Henri Jeanson le 30-10-2015.

Le conférencier venu à bord de Marie-Fernand a illustré ses propos de nombreux documents iconographiques et retracé l'histoire des bateaux-pilotes du Havre.

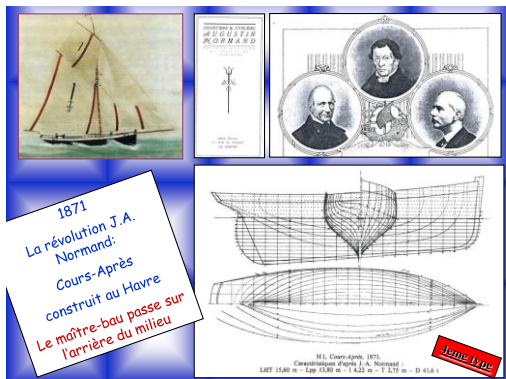


Il a d'abord rappelé la distinction entre les pilotes hauturiers pour les grandes expéditions, les pilotes côtiers pour les navires qui font du cabotage ou de la navigation à vue, le long des côtes, et les pilotes lamaneurs qui guident les navires à l'entrée et à la sortie des ports. Le rôle des pilotes avait d'autant plus d'importance que la navigation dans l'estuaire et l'accès au port du Havre étaient rendues difficiles par les bancs de sable. L'accès au « Bassin du roy » se faisait par un chenal. De plus les navires de la Renaissance étaient peu manoeuvrants. Le sort de « La Grande Françoise » illustre les difficultés de navigation dans l'estuaire. Construite sur l'ordre de François Ier, elle ne put jamais sortir du port à cause de son tirant d'eau trop élevé.

L'équipe de pilotage comprenait des hâleurs, une barque de remorquage et une barque lamaneuse avec 7 hommes d'équipage.



Les bateaux-pilotes marchaient à l'aviron et à la voile. Ce furent des flambarts lents et rustiques et des sloops. Les flambarts, petites chaloupes de 15 à 20 pieds de long, portant 2 mâts sans vergues, servaient également pour la pêche au libouret et au chalut. On les démâtait pour naviguer à la rame. Les sloops, longs de 8 à 10 mètres, puissants pour la pêche au chalut, ne possédaient qu'un mât central. Ils servaient aussi à la contrebande. Parmi eux, « Henriette-Marie », sloop construit à Cherbourg en 1847, « L'avenir » sloop de régates construit à Paris en 1847. Vers 1860, les flambarts avec un gréement de 2 mâts cohabitaient encore avec les cotres, bateaux à voile de 15-20 mètres. Les bateaux pilotes, reconnaissables à leur liston blanc et à leur voilure portant une ancre et l'initiale de leur port d'attache, furent pour cette raison appelés « Les hirondelles de la Manche ». Ils étaient basés dans les différents ports : Le Havre, Honfleur, Fécamp, Cherbourg, Granville, Saint-Vaast La Hougue.



Augustin Normand opéra une révolution en faisant passer le maître-bau sur l'arrière. Quant à Abel Lemarchand, il s'était spécialisé dans la construction des bateaux de plaisance et des bateaux pilotes. Il a construit les bateaux pilotes H 23, Marie-Fernand (1894), 15,30, et 2,50 m de tirant d'eau, ainsi que H 25, Marie-Madeleine (1890), 15,75 et 2,50 m de tirant d'eau. Les couples étaient ployés à la vapeur.

Les pilotes, vers 1820, étaient mi-pêcheurs mi-pilotes. Ils possédaient des brevets officiels et constituaient de véritables baronnies. On accédait au rang de pilote après avoir accompli toutes les étapes de l'apprentissage, gravi tous les degrés de la hiérarchie, successivement mousse, matelot, patron et pilote et passé avec succès le concours. Des familles se perpétuaient dans le métier en franchissant toutes ces étapes. Les équipages étaient de solides gaillards. Ils portaient une montre à gousset avec une ancre d'argent à la boutonnière.



Chaque pilote était un petit entrepreneur. La sortie du bateau se faisait à la godille, à la rame ou à la remorque d'un hâleur, puis avec une petite chaudière à vapeur. L'équipage comprenait 4 hommes : le pilote, le patron, le matelot, le mousse. Le commandant de navire devait prendre le premier pilote aperçu. Pendant que le pilote conduisait le navire au port, le patron ramenait le bateau pilote. Les tarifs du pilotage étaient calculés au volume et à la distance de pilotage.



Avant 1855, il n'y avait pas de limites fixes pour les pilotes du Havre, de 1855 à 1895, leur domaine d'intervention s'arrêtait au méridien des Casquets. A partir de 1928 on a imposé aux pilotes d'avoir les mêmes connaissances que les capitaines au long cours et le désir d'éviter les naufrages a conduit au renforcement des règles de pilotage. Le Havre disposait de 37 bateaux pilotes. Le développement de la vapeur obligea à augmenter la rapidité et la taille des bateaux pilotes. En 1913 on procéda au lancement du H 6 très puissant et doté de 4 hommes d'équipage. Mais l'apparition du moteur en 1914 conduisit au désarmement des Hirondelles de la Manche qui furent vendues à des pêcheurs ou à des plaisanciers comme ce fut le cas pour Jolie Brise et Marie-Fernand, les deux cotres pilotes qui subsistent. Les pilotes achetèrent alors collectivement le Yacht à vapeur Iliona.



Iliona (sept. 1916), le progrès à toute vapeur et la bourse commune!

Sauvetage et pilotage étaient indissolublement liés : la fête des pilotes avait lieu le 6 août et celle des disparus le 7.

Les bateaux pilotes du havre ont fait l'objet d'un article de Philippe Valetoux publié dans Les Cahiers Havrais de Recherche Historique no 60 2002 p. 85 à 102.