

LE PILOTAGE DES PORTS MAROCAINS

Les choses de la mer sont généralement peu connues du grand public, aussi le terme de « pilote » fait-il penser la plupart de nos contemporains à la conduite d'un avion plutôt qu'à celle d'un navire.

Cependant, le pilote marin a sur son collègue aérien une ancienneté indiscutable autant qu'incomparable, car le pilotage en mer doit remonter, ou peu s'en faut, aux origines de la navigation, celle-ci remontant elle-même aux origines de l'humanité, à quelques dizaines de siècles près, bien entendu.

Il est en effet bien probable que les premiers marins, au cœur cuirassé du triple et du quadruple airain cher à Horace, qui ont osé dépasser l'horizon natal et rendre visite aux tribus voisines, n'ont pas manqué de se renseigner près de leurs hôtes de la plage la plus propice à l'échouement de leurs esquifs, et le pêcheur qui, le premier, indiqua le lieu favorable, fut incontestablement le premier pilote. Car, si on en croit une définition moderne : « le pilote est un marin qui monte à bord du navire à l'entrée et à la sortie des ports, et pendant la navigation en rivière pour servir de conseiller technique au capitaine et pratiquement pour diriger le navire. » (1)

Les anciennes législations :

Ceci dit, passons au déluge, et même beaucoup plus loin, mais constatons en passant que tous les textes qui ont réglementé les diverses professions maritimes se sont occupés plus ou moins de pilotage.

Les **Rôles d'Oléron**, le **Consulat de la mer**, les édits des Amirautés, ceux de Richelieu, les ordonnances de Colbert, ont légiféré sur la profession de pilote. Il y en avait même alors deux sortes : le pilote hauturier et le pilote lamaneur, c'est-à-dire le pilote côtier, le pilote de port, le seul qui ait subsisté de nos jours et le seul dont nous nous occuperons.

Ces différents législateurs ont eu la préoccupation commune d'exiger des connaissances nautiques et techniques des pilotes et de menacer de châtiments épouvantables celui qui « par ignorance ou malice »,

causait la perte d'un navire en entreprenant de le piloter.

Par contre, les pilotes jouissaient de privilèges et de prérogatives. Richelieu leur octroie des lettres **en forme de pouvoir** ainsi que « les armes de Monseigneur » pour les porter au cou, suspendues à un ruban écarlate, ce dont ils devaient être très fiers, et, avantage plus substantiel, les autorise à percevoir un droit de tous les navires, même de ceux qui n'utilisaient pas leurs services. (2)

La législation française de 1806.

Napoléon, par le décret du 12 décembre 1806, qui devait rester cent vingt-deux ans en vigueur, réorganise la profession et introduit la notion de **service public** dans le pilotage, ce qui ne simplifie pas absolument les choses.

Les pilotes sont désormais tributaires d'un système administratif, mais le pilotage continue en général de s'effectuer « à la concurrence ». Chaque pilote, propriétaire de son embarcation, s'efforce de devancer ses collègues pour offrir ses services au navire, et, naturellement, encaisse personnellement les droits de pilotage. L'accès de la profession se fait par l'achat d'une véritable charge, le nouveau pilote versant comme retraite le tiers de ses salaires à l'ancien qu'il a remplacé.

Cependant, certaines stations, comme Dunkerque ou Calais et les ports d'Algérie dès le début, fonctionnent « en bourse commune », les profits étant mis en commun et distribués également après déduction des frais et versement des retraites aux anciens.

Le fonctionnement actuel du pilotage :

Ce système, qui devait être généralisé en France par la loi du 28 mars 1928, ne s'établit pas sans heurts et sans critiques. Déjà Valin, dans ses commentaires sur l'ordonnance de 1681, redoute que « les fainéants laissent porter aux travailleurs tout le poids

(1) Ripert : Précis de droit maritime. Paris 1945.

(2) Boiteux : Richelieu. Paris 1955.

du fardeau, ils ne sont jamais prêts à servir et à partager les fatigues, quoiqu'ils soient les plus ardents à demander le partage des profits ».

Par contre, le pilotage « à la concurrence », « ni heureux, ni moral », suivant le rapporteur de la loi de 1928, suscite lui aussi des critiques : on se plaint que les pilotes, qui, pour arraisonner le premier les navires, vont très loin en mer (les pilotes du Havre croisaient en général au large des Casquets) en manquent, et ces navires se présentent à l'entrée du port sans pouvoir avoir l'assistance d'un pilote. On se plaint aussi que, malgré l'obligation qui leur en est faite, les pilotes n'arraisonnent pas le premier navire qui se présente, mais attendent les gros navires, plus rémunérateurs.

Il semble bien que, finalement, ce soit une question de matériel qui ait emporté la décision. Les embarcations à voiles ne suffisant plus à arraisonner les navires modernes et le coût d'un bateau-pilote à vapeur étant trop élevé pour un seul pilote, ceux-ci furent contraints de s'associer. Le pilotage étant fait à tour de rôle, les craintes de Valin ne se réalisèrent pas, et le système de la « bourse commune » est actuellement presque universellement appliqué et ne semble pas donner lieu à des critiques importantes.

Les essais de nationalisation du pilotage :

Bien entendu, on a voulu aller plus loin, et on a depuis longtemps parlé de nationalisation du pilotage. Déjà Colson, dans son rapport à la Commission extra-parlementaire de la Marine Marchande, en 1907, attirait l'attention de ses auditeurs sur le danger de la nationalisation : « Mais ce système soulève des objections très graves : ses aboutissements nécessaires et logiques seraient la création d'une caisse centrale, la fonctionnarisation de l'emploi de pilote, l'intrusion inutile de l'Etat dans un domaine qui doit lui rester étranger et les gaspillages de tous genres qu'elle rend inévitables. »

La chose a pourtant été faite dans quelques pays étrangers qui ne semblent pas avoir lieu de s'en féliciter. Elle confine un peu à l'absurde, car nul ne peut bien servir deux maîtres. Le pilote était avant

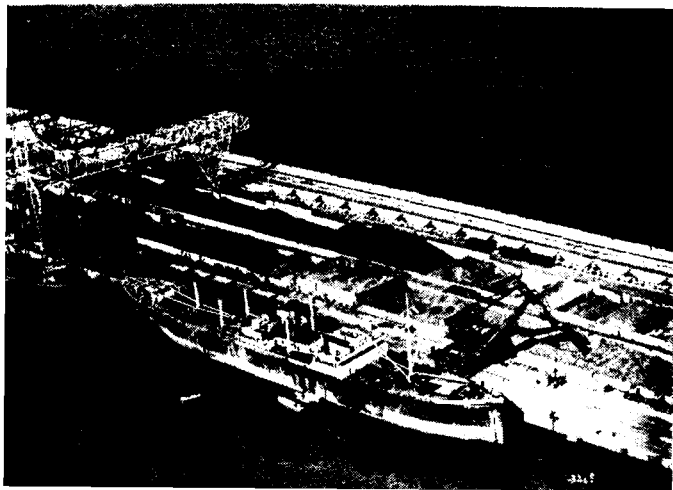
tout au service du navire, l'armement ne peut que perdre à voir transformer en fonctionnaire son collaborateur. Ce système a cependant été, et est encore, appliqué au Maroc dans certains ports, mais d'une manière assez provisoire et imposée par des questions financières, nous y reviendrons.

Responsabilités du pilote et du capitaine :

Nous venons de dire que le pilote est avant tout au service du navire, et ceci ouvre la porte à une controverse juridique qui, si elle est nettement tranchée par les textes et la jurisprudence française et marocaine, ne l'est pas universellement, et se trouve de temps en temps remise en question. (3) Il s'agit des responsabilités respectives du pilote et du capitaine du navire. Dans quelques — et rares — pays étrangers, le pilote, dès son embarquement, devient entièrement responsable de la sécurité du navire jusqu'à son amarrage en lieu sûr ou son départ en haute mer. Les législations françaises et marocaines, conformes à l'opinion générale internationale, estiment, avec quelque sagesse, que le pilote ne peut, ex abrupto, prendre la responsabilité d'un navire qu'il n'a parfois jamais vu, et du même coup d'un équipage dont il ne parle même pas la langue dans certains cas. En conséquence, le pilote ne démonte pas le capitaine qui garde la responsabilité de son navire et de l'expédition maritime. Le pilote n'est donc juridiquement que le conseiller technique du capitaine qui reste libre de ne pas écouter ses avis, voire de ne pas le prendre, mais reste tenu (depuis au moins l'Edit de Richelieu, nous l'avons vu) de payer les taxes de pilotage. Ceci pour éviter que certains armements refusent systématiquement, dans un but d'économie, les services du pilote considérés comme nécessaires à la sécurité du navire et au bon ordre du port.

Le pilote a cependant une responsabilité importante, celle des avis qu'il donne au capitaine, et il l'engagerait s'il conduisait mal le navire. Nous retrouvons ici les principes des vieilles législations qui s'attachaient à punir les coupables d'« ignorance » ou de « malice ». Les codes et règlements modernes ont repris ces vieilles idées en les précisant et les clarifiant. Ils continuent à faire aux pilotes une obligation de compétence, tout d'abord en exigeant d'eux un brevet de commandement et de satisfaire aux conditions d'un concours dont le programme s'étend sur des questions professionnelles et locales, mais aussi on les astreint à une incessante tenue à jour de leurs connaissances en fonction des modifications hydrographiques survenues dans les limites de leur station et des progrès des navires et de la navigation. Enfin, les législations modernes prévoient toujours des peines graves contre ceux qui auraient provoqué dans une intention criminelle des avaries et pertes

PORT DE CASABLANCA. — Chargement de minerais
(Photo Flandrin)



(3) La dernière objection à la loi française a été soulevée par le cas du pilotage au radar en temps de brume. Un seul homme peut regarder dans le radar, si c'est le pilote, comme c'est logique, le capitaine conserve-t-il des éléments suffisants pour que sa responsabilité reste engagée ? La question reste pendante.

de navires. Elles vont même plus loin, faisant aux pilotes une sorte d'obligation de dévouement qui les oblige à se porter au secours d'un navire en danger quand ce n'est pas raisonnablement impossible.

Il en résulte que la responsabilité du pilote est d'ordre administratif, d'ordre pénal et d'ordre civil. Etant donné la valeur des navires modernes et de leurs cargaisons, cette dernière est limitée à un cautionnement, et ceci soulève une autre objection, et

non la moindre, au système de la nationalisation : c'est que l'Etat, patron du pilote fonctionnaire, devient entièrement responsable des actes de son employé.

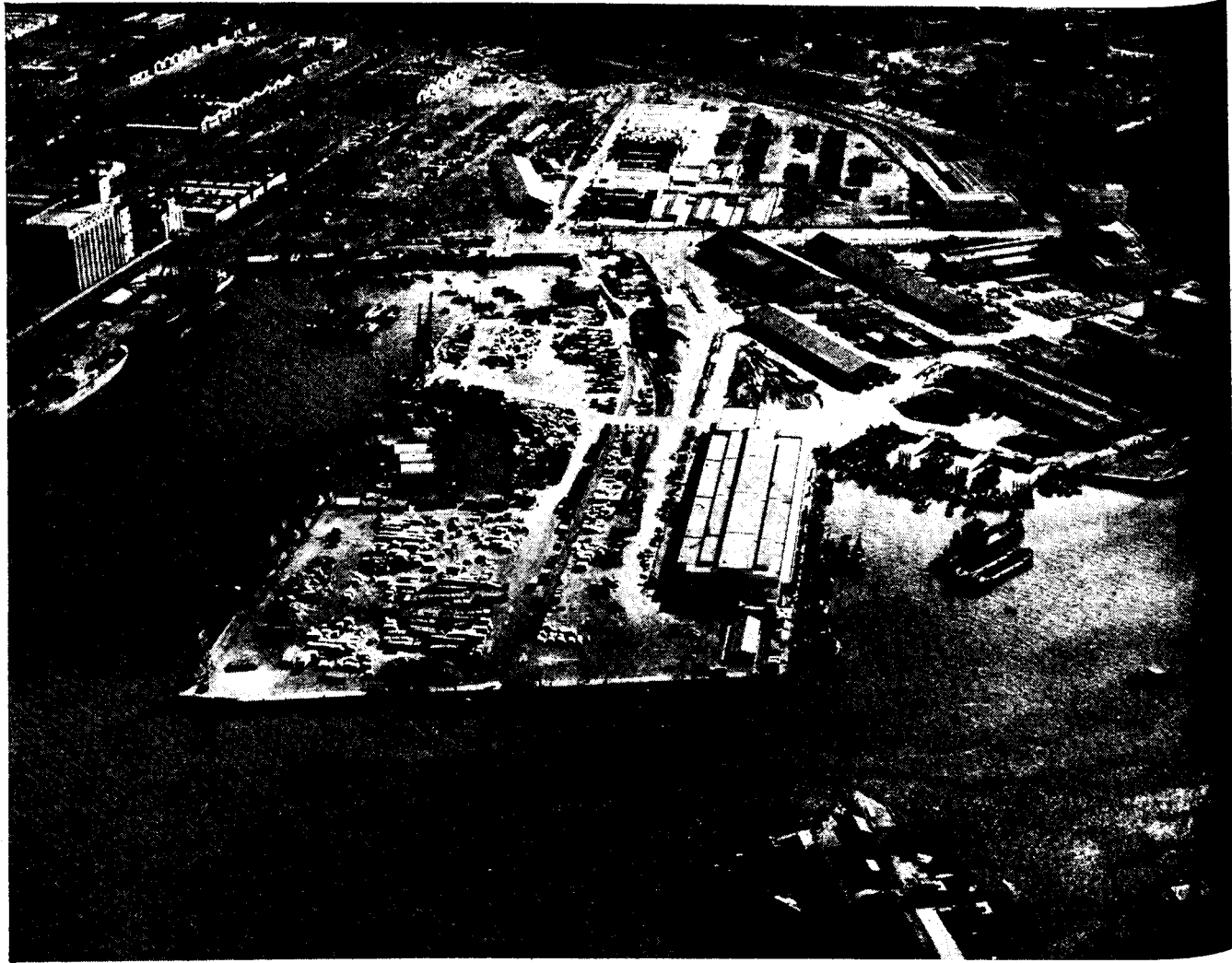
L'obligation du pilotage :

Pour en finir avec cette énumération succincte des conditions générales de la profession, signalons une dernière objection qui fut parfois présentée



PORT DE CASABLANCA. — Quai Delpit

(Photo Flandrin)



PORT DE CASABLANCA. — Vue Sud

(Photo Flandrin)

comme un monopole abusif par certains armateurs : l'obligation pour tout navire d'un tonnage déterminé (généralement supérieur à 100 tx) d'avoir recours aux services du pilote. Elle n'a jamais été sérieusement retenue et fut le plus souvent combattue dans le sein des chambres de commerce elles-mêmes. On lit, par exemple, dans le rapport du Boullay (Chambre de Commerce de Rouen, recueil des travaux, 1907 : « La montée et la descente des bâtiments s'opérant maintenant très fréquemment de nuit, il est indispensable, pour assurer la bonne harmonie dans les mouvements, qu'une entente étroite existe entre ceux qui dirigent les navires ; cette entente ne peut être réalisée que par la présence d'un pilote à bord de chacun d'eux. Or, les navires qui naviguent sans pilote échappent à tout contrôle et à toute surveillance ». (dans le même sens, Ch. de comm. de Bordeaux, Cherbourg, Boulogne, Le Havre, etc.). Nous pourrions donc conclure avec M. Laurent-Toutain (4) à qui nous avons fait de larges emprunts

tout au long de cet exposé : « Bref, nous considérons le monopole comme indispensable parce que, sans lui, le fonctionnement du pilotage ne saurait être assuré avec la régularité qui convient et aussi parce qu'il importe au plus haut degré de ne pas désorganiser un service d'intérêt général, présentant d'incontestables avantages, malgré ses déficiences, service dont personne n'ose maintenant encore réclamer la disparition. »

Le pilotage du port de Casablanca :

Dans les ports du Maroc, le pilotage s'est créé et s'est développé avec les ports eux-mêmes. En 1912, date de l'instauration du régime de protectorat de la France, aucun port n'existait pratiquement. Les ingénieurs français n'ont pas cessé depuis de construire et de perfectionner les ports de Casablanca, Safi, Port-Lyautey, Fédala, Tanger, et en dernier lieu Agadir, pour les rendre accessibles aux grands ou moyens navires. Mazagan a reçu des aménagements pour les petits caboteurs et Mogador pour la pêche et l'acconage par chalands.

Casablanca, port principal, vit, dès 1919, se

(4) L. Laurent-Toutain: *Le pilotage maritime en France et dans les pays étrangers*. Paris 1918.

créer son pilotage. Un capitaine au long cours, Marc Vidal, s'adjoignant deux de ses confrères, créa la station sous l'égide des Travaux Publics. Ce système de pilotes fonctionnaires, remanié en 1923, devait durer jusqu'en 1937, où les pilotes, au nombre de huit, obtinrent leur autonomie financière, rachetèrent leur matériel aux Travaux Publics et virent leur profession réglementée par le Dahir du 20 février 1937 et l'Arrêté Viziriel daté du même jour. Ces deux textes, ainsi que l'Arrêté Viziriel du 15 mars 1937 et le Dahir du 31 mai 1937 sont toujours en vigueur à quelques modifications près. Ils ont été largement inspirés par la loi française de 1928, conforme elle-même, comme nous l'avons vu, aux principes qui régissent le pilotage dans le monde entier. Casablanca a donc suivi un processus inverse de celui qui est préconisé par les théoriciens avancés : débutant par un système quasi-nationalisé, l'Etat Chérifien y a sagement renoncé dès que la chose fut matériellement possible, pour en venir à l'organisation généralement adoptée d'un pilotage autonome.

La législation du port de Casablanca :

Le Dahir et l'Arrêté Viziriel du 20 février 1937 réglementent l'organisation du service : obligation du pilotage, statut des pilotes, organisation de la station, tarifs, salaires, matériel, comptes, etc. Ceux du 31 mai 1937 traitent de la responsabilité civile des pilotes et de leur cautionnement, l'arrêté viziriel du 15 mars 1937 précise les conditions du concours d'admission à la profession. Faisons remarquer à ce sujet qu'il n'y a jamais eu à Casablanca que des pilotes titulaires du brevet de capitaine au long

cours, ce qui a toujours donné dans le service une homogénéité éminemment favorable à une heureuse synchronisation des mouvements, indispensable sur un plan d'eau forcément réduit du fait de la construction entièrement artificielle de ce port. Le nombre des pilotes est actuellement de quinze.

Le pilotage dans les ports secondaires du Maroc :

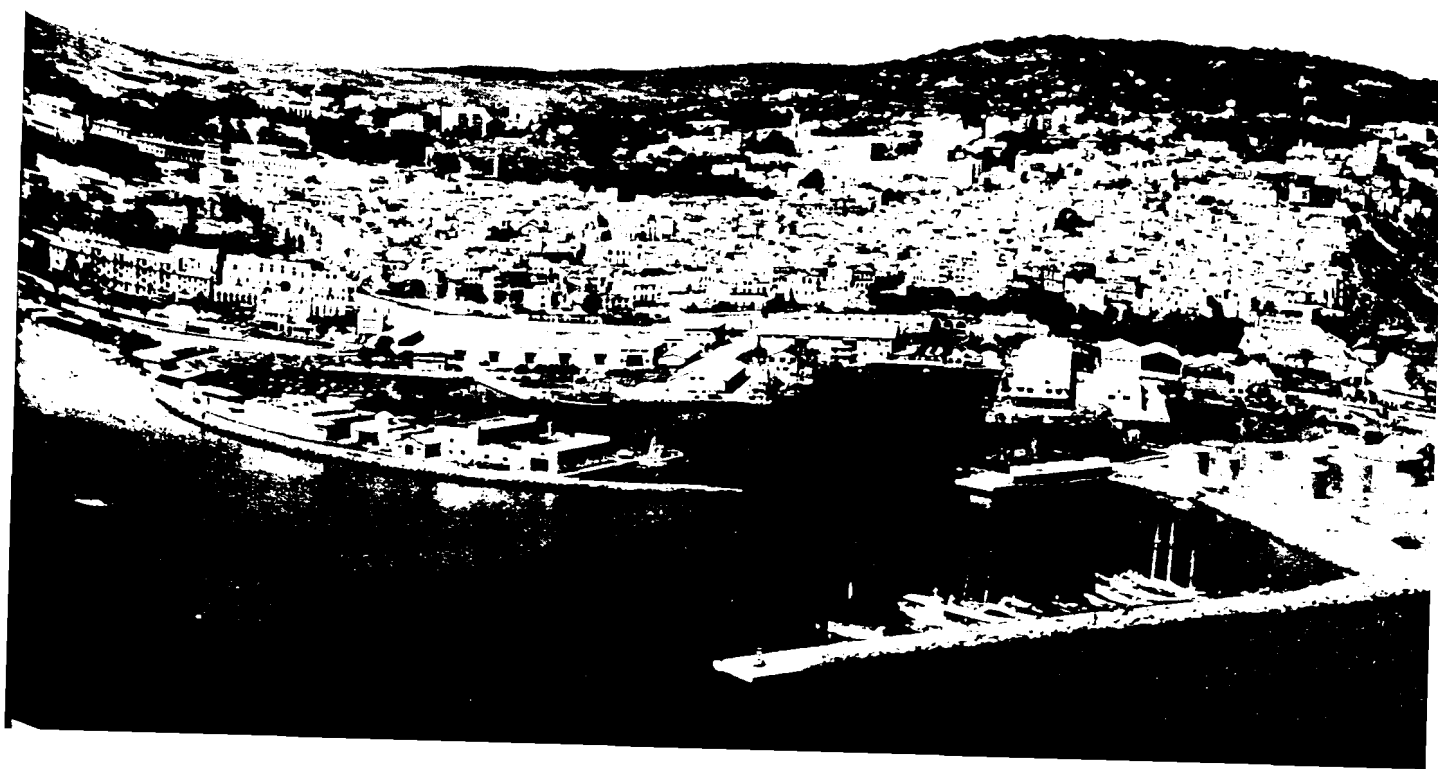
Dans les ports secondaires marocains, le pilotage n'est pas réglementé d'une manière uniforme, mais plusieurs systèmes sont appliqués, ainsi que nous le verrons. Aucun de ces ports n'est servi par une station autonome de pilotes commissionnés comme l'est Casablanca, mais une remarque s'impose à ce sujet, c'est que le trafic du port de Casablanca dépasse la somme des trafics de tous les autres ports du Maroc. Les besoins ne sont donc pas les mêmes.

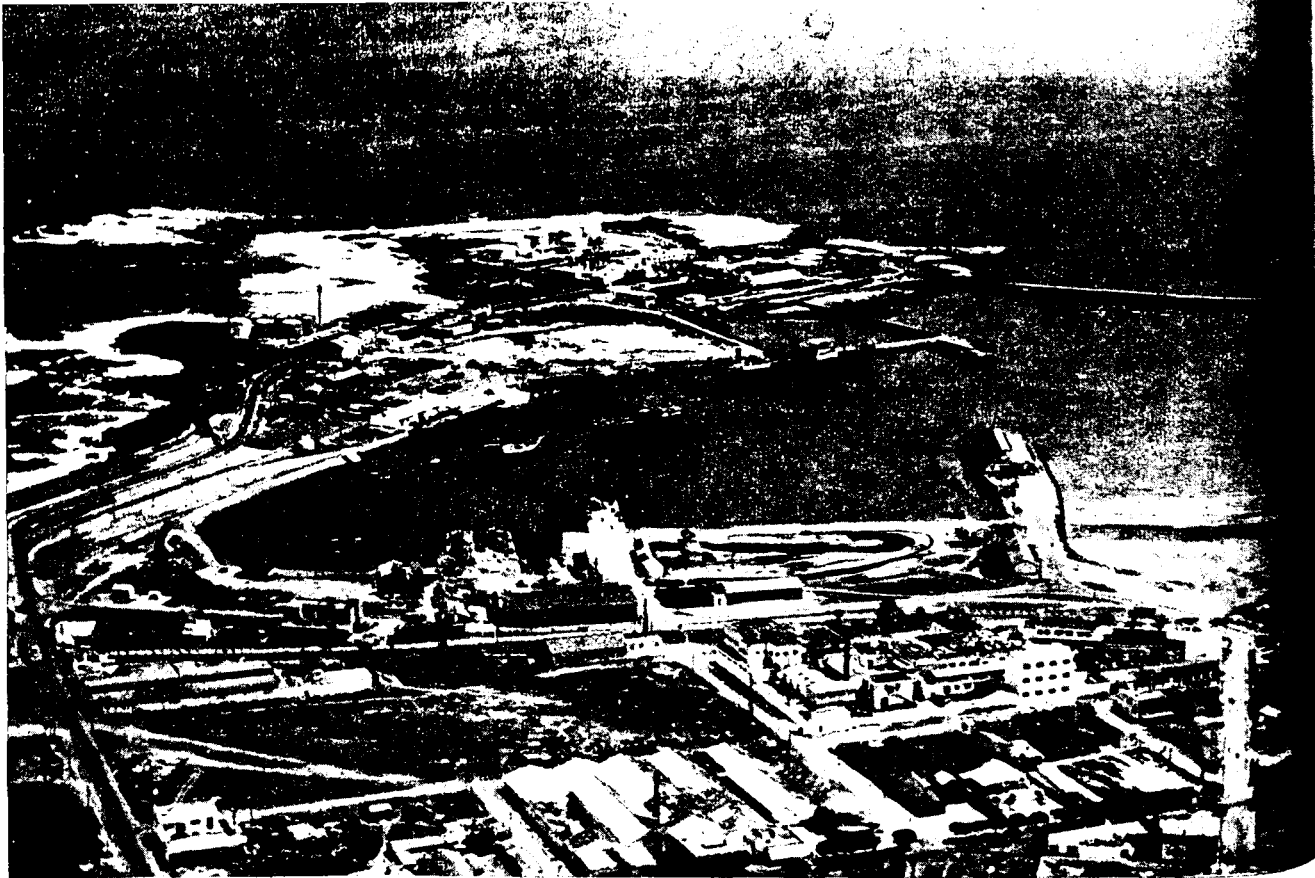
Une autre observation saute aux yeux dès que l'on s'occupe de la question, c'est que les tarifs des ports secondaires sont considérablement plus élevés que ceux de Casablanca. Ceci est une loi assez générale, les ports à faible trafic étant normalement plus chers que les grands ports. Il n'en demeure pas moins évident que l'autonomie financière d'une station est plus économique pour les usagers que la fonctionnarisation ou la quasi-fonctionnarisation de ses pilotes.

Le pilotage de Port-Lyautey :

Réglementé par l'arrêté viziriel du 2 juin 1951, le pilotage de Port-Lyautey est confié aux Travaux Publics. Les pilotes sont donc employés de cette administration et le matériel qu'ils utilisent est sa pro-

LE PORT DE TANGER





LE PORT DE FEDALA

priété. C'est elle qui encaisse les taxes de pilotage et les incorpore à son budget.

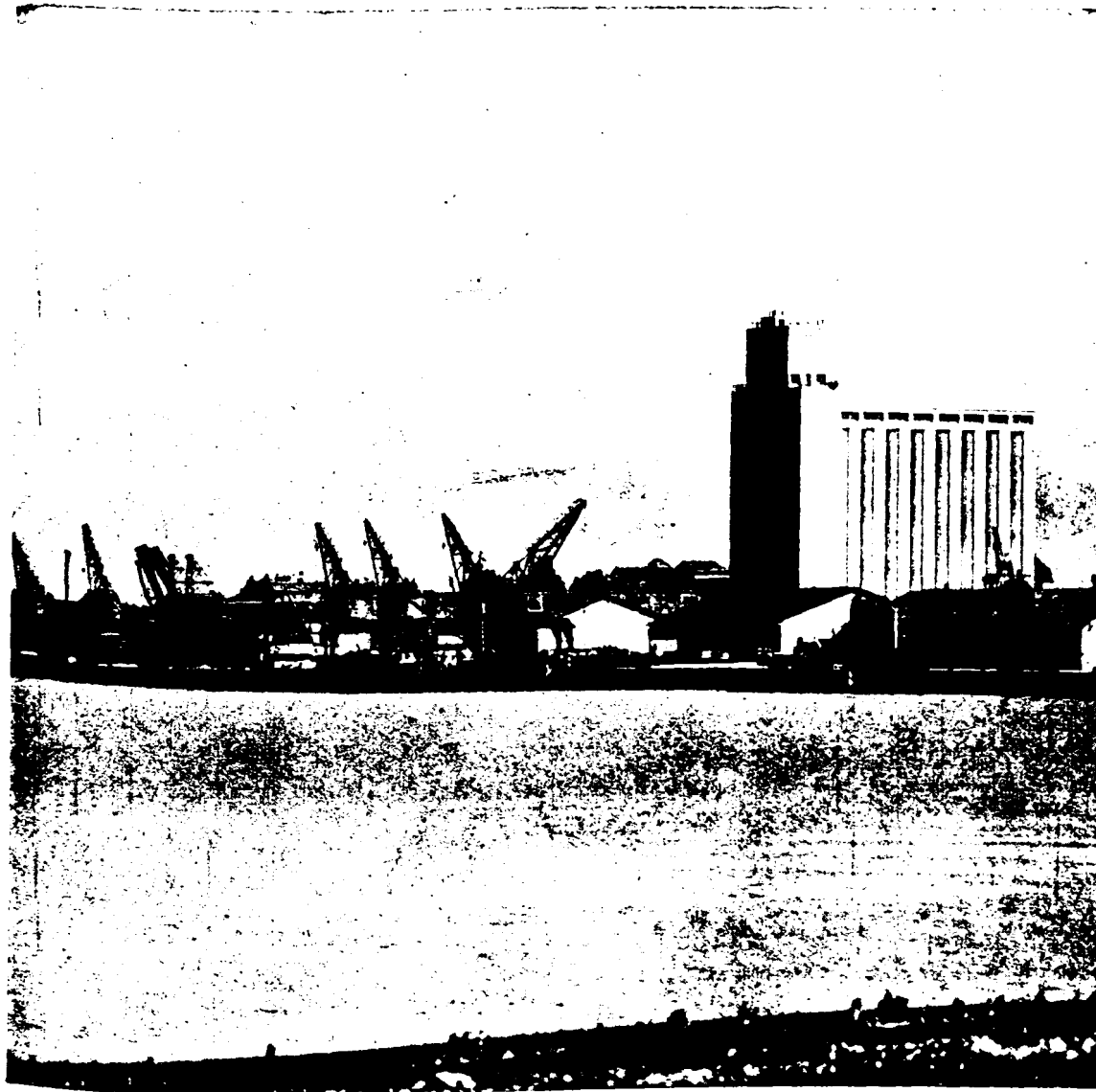
Le pilotage des ports de Tanger, Fédala, Safi et Agadir :

Ces quatre ports ont des réglementations presque semblables en ce qui nous occupe, leur exploi-

tation étant confiée à des sociétés sous le contrôle des Travaux Publics (Compagnie du Port de Tanger et Fédala, Auxiliaire Maritime à Safi et Agadir). Les pilotes sont employés de ces sociétés et rémunérés par elles. Comme à Port-Lyautey, le recrutement se fait surtout sur pièces, sans qu'un brevet de commandement de la Marine Marchande paraisse formellement obligatoire.

PORT D'AGADIR. — Vue générale prise de la ville





LE PORT DE KENITRA

Le pilotage des ports de Mazagan et Mogador :

Le pilotage n'est pas obligatoire dans ces ports. Les capitaines des navires manœuvrent eux-mêmes leurs bâtiments, suivant au besoin les conseils de leurs agents ou de marins locaux, toujours sous leur entière responsabilité. C'est ce que la législation appelle des « lamaneurs pratiques ». La rétribution des services n'est pas l'objet de taxes fixes, mais est au besoin soumise à une convention des parties.

Conclusion :

Le pilotage des différents ports du Maroc semble répondre aux services que l'on doit en attendre et donner satisfaction dans ses grandes lignes aux divers intéressés, usagers, pilotes et administration. Une réforme importante et subite paraîtrait inopportune et imprudente dans un domaine où l'on se heurte tout de suite aux réalités les plus matériellement brutales. Sans doute, il serait souhaitable d'étendre le système des stations autonomes aux plus importants des ports secondaires, mais ceci ne peut

être fait que dans une période favorable, en raison principalement de questions de matériel de pilotage (bateaux-pilotes, etc.) dont les pilotes des ports intéressés devraient se rendre acquéreurs, ce qu'ils ne semblent pas être en état de faire actuellement.

L'entrée en service de pilotes marocains se fera tout naturellement au fur et à mesure des progrès de l'éducation maritime de ceux-ci. Dès que de jeunes Marocains, attirés par la carrière maritime, auront acquis le brevet de capitaine au long cours et les années de navigation imposées par les capacités exigibles d'un pilote, suivant la nécessité la plus absolue et matérielle, il leur sera loisible de poser leur candidature aux concours du pilotage de Casablanca et ils seront certainement bien accueillis.

L. RICHON

*Pilote du port de Casablanca,
Secrétaire général du Comité marocain
de documentation de la Marine.*



LE PORT DE MOGADOR

| Annexe : | | | | 1948 | 7.228 | 10.000 | 27 |
|--------------------------------|--|----------------------------|---------|------|--------|--------|----|
| Trafic du port de Casablanca : | | | | 1949 | 8.503 | 12.500 | 34 |
| | | | | 1950 | 9.536 | 12.900 | 35 |
| Année | Tonnage brut des navires (en milliers de tx) | Mouvements dans le port | Moyenne | 1951 | 10.797 | 15.200 | 42 |
| | | | | 1952 | 12.201 | 16.800 | 46 |
| | | | | 1953 | 13.963 | 15.500 | 43 |
| 1945 | 6.338 | 6.300 | 17 | 1954 | 15.214 | 15.700 | 43 |
| 1946 | 5.437 | 6.200 | 17 | 1955 | 14.709 | 15.900 | 43 |
| 1947 | 5.814 | 8.000 | 22 | 1956 | 14.700 | 16.200 | 44 |

LE PORT DE MAZAGAN

