dont le siège social est à Paris, 5, avenue Percier, à M. Philippe et à la compagnie des mines d'Arrens dans les droits et obligations résultant du décret du 2 avril 1926 susvisé.

Art. 2. — Est approuvé l'avenant en date du 13 mars 1929 à la convention du 2 avril 1926 annexée au décret de concession précité.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics et le ministre de l'agriculture sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 14 décembre 1929.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République:
Le ministre des travaux publics,
GEORGES PERNOT.

Le ministre de l'agriculture,
JEAN HENNESSY.

AVENANT

A LA CONVENTION DU 2 AVRIL 1926 (concession de la chute de Betharram).

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat et sous réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'Etat,

D'une part;

Et M. J.-Lucien Maurice, vice-président délégué de la société des forces motrices d'Arrens, dont le siège social est 5, avenue Percier, à Paris, agissant au nom et pour le compte de ladite société suivant pouvoirs régulièrement dévolus par délibération du conseil d'administration du 18 décembre 1928, dont extrait conforme est joint aux présentes,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Art. 1er. — Le cahier des charges annexé à la convention du 2 avril 1926 est ainsi modifié:

Art. 1er. — Le texte du dernier alinéa sera remplacé par le suivant:

« L'entreprise a pour objet la fourniture d'énergie aux usines existantes ou à créer dans la région du Sud-Ouest et notamment aux installations de la compagnie des mines d'Arrens, et, le cas échéant, aux services publics et entreprises de la région. »

Art. 9. — Le texte du premier alinéa sera remplacé par le suivant:

« Les projets des travaux nécessaires pour l'aménagement de la force motrice concédée devront être présentés dans le délai de six mois à dater du décret de substitution de la société des forces motrices d'Arrens, à la compagnie des mines d'Arrens. »

Art. 2. — Les frais d'enregistrement, de timbre et de publication au *Journal officiel* seront supportés par la société des forces motrices d'Arrens.

Fait en double à Paris, le 13 mars 1929.

Lu et approuvé:
Le ministre des travaux publics,
PIERRE FORGEOT.

Lu et approuvé par la société:
Le vice-président délégué,
MAURICE.

Aménagement du barrage-réservoir du Chambon.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et du ministre de l'agriculture,

Vu le décret du 29 mars 1926 autorisant et déclarant d'utilité publique les travaux projetés par la société de régularisation des forces motrices de la vallée de la Romanche, en vue de l'aménagement du barrage-réservoir du Chambon, sur la Romanche, département de l'Isère;

Vu notamment l'article 2 aux termes duquel les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits travaux devront être accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du décret précité;

Vu la pétition en date du 13 juin 1929 par laquelle la société de régularisation des forces motrices de la vallée de la Romanche sollicite une prorogation du délai imparti par l'article 2 susvisé;

Vu le rapport des ingénieurs du service des forces hydrauliques du Sud-Est en date du 24 juin 1929;

Vu l'avis du comité consultatif des forces hydrauliques en date du 25 juillet 1929;

Vu la loi du 16 octobre 1919;

La section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, du travail et de la prévoyance sociale du conseil d'Etat entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est prorogé jusqu'au 1er juillet 1931 le délai fixé par l'article 2 du décret du 29 mars 1926.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et le ministre de l'agriculture sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 18 décembre 1929.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République:
Le ministre des travaux publics,
GEORGES PERNOT.

Le ministre de l'agriculture,
JEAN HENNESSY.

Conseil d'administration du port autonome de Strasbourg.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu la loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et l'exécution des travaux d'extension de ce port;

Vu la convention en date du 20 mai 1923 passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg, ainsi que l'avenant à cette convention en date du 21 novembre 1923;

Vu le décret du 27 septembre 1925 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi susvisée, et notamment les articles 7, 9 et 10 dudit décret;

Vu le décret du 26 octobre 1925 portant nomination de membres du conseil d'administration du port autonome de Strasbourg;

Vu le décret du 20 février 1929 nommant un membre du conseil d'administration du port autonome de Strasbourg;

Vu la lettre du président du conseil d'administration du port autonome de Strasbourg en date du 20 septembre 1929, indiquant le nom des membres dudit conseil d'administration dont les mandats expirent le 31 décembre 1929;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Strasbourg en date du 29 novembre 1929,

Décrète:

Art. 1er. — Sont nommés membres du conseil d'administration du port autonome de Strasbourg, à dater du 1er janvier 1930, en remplacement des deux membres dont les mandats expirent le 31 décembre 1929:

MM. Pader, ingénieur en chef, attaché à la direction des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Henry Lévy, industriel, président de la société pour l'expansion du port de Strasbourg.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 décembre 1929.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République:
Le ministre des travaux publics,
GEORGES PERNOT.

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE

Application de la loi du 28 mars 1928 aux stations de pilotage de Gravelines, de Calais, de Boulogne, du Tréport et de Dieppe.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 14 décembre 1929.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de soumettre à votre haute approbation un projet de décret portant application de la loi du 28 mars 1928 aux stations de pilotage de Gravelines, de Calais, de Boulogne, du Tréport et de Dieppe.

Il comporte d'abord des dispositions d'ordre général qui sont applicables à ces diverses stations et qui seront, ultérieurement, mises en vigueur dans les autres stations de France. Elles ont déjà été appliquées aux stations de l'Algérie par un décret en date du 9 août 1929.

Le projet de décret comporte d'autre part des dispositions particulières à chacune des stations envisagées.

Station de Gravelines. — L'assemblée commerciale régiementaire a donné un avis favorable au projet. La chambre de commerce de Dunkerque a présenté des observations au sujet de la caisse de pensions et de la composition du matériel naval. Il n'y a pas lieu, toutefois, d'en tenir compte, car les modifications apportées sur ces deux points à la réglementation ancienne ont déjà été réalisées en fait, sans qu'on ait rencontré de difficultés pratiques dans cette réalisation.

Station de Calais. — Le projet de règlement local n'a donné lieu à aucune observation et a été accepté par l'assemblée commerciale et la chambre de commerce de Calais.

Station de Boulogne. — Le projet de règlement a été adopté par l'assemblée commerciale et la chambre de commerce. Ces deux assemblées avaient demandé que la langue anglaise fût exigée des candidats aux fonctions de pilote à Boulogne et avaient proposé d'insérer une disposition en ce sens dans le règlement local. Mais c'est là une mesure qui peut être, aux termes de la loi, prise par un simple arrêté ministériel; aussi, tout en étant d'accord sur le fond de la question, je n'ai pas maintenu le texte proposé dans le règlement ci-après. La mesure sera réalisée par un arrêté ultérieur.

Station du Tréport. — Le projet de règlement a reçu l'avis favorable de l'assemblée commerciale et de la chambre de commerce.

Station de Dieppe. — L'assemblée commerciale et la chambre de commerce de Dieppe avaient demandé que la commission de gestion de la caisse des pensions comprît des membres de la chambre de commerce, ainsi que le chef de pilotage. Il ne m'a pas paru possible de leur donner satisfaction, car, d'une manière générale, j'estime que les chambres de commerce n'ont aucune qualité pour intervenir directement dans la gestion de ces caisses, qui, selon la loi même, peuvent être gérées par les syndicats de pilotes, en dehors de toute intervention étrangère à leur corporation. Je n'ai pas tenu compte non plus d'une proposition d'augmentation de tarif pour les navires abordés dans l'avant-port qui ne paraissait pas justifiée. Les tarifs insérés ci-après sont donc strictement les tarifs actuellement en vigueur.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'assurance de mon respectueux dévouement.

Le ministre de la marine marchande,
LOUIS ROLLIN.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de la marine marchande,

Vu la loi du 28 mars 1928;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — Le règlement général ci-après est applicable aux stations de pilotage de Gravelines, de Calais, de Boulogne, du Tréport et de Dieppe.

Art. 1er. — Dès que le capitaine entre dans la zone où le pilotage est obligatoire, il doit faire le signal d'appel du pilote et le maintenir jusqu'à l'arrivée du pilote.

Art. 2. — Le capitaine doit faciliter l'embarquement du pilote qui se présente et lui donner tous les moyens nécessaires pour accoster et monter à bord dans les meilleures conditions de sécurité. Une fois le pilotage accompli, il a les mêmes obligations pour le débarquement du pilote.

Art. 3. — Le capitaine est tenu de déclarer au pilote qui monte à bord le tirant d'eau, la vitesse et les conditions d'évolution de son navire.

Art. 4. — L'appel du pilote est fait au moyen des signaux suivants:

De jour, pavillon carré à couleur concentrique, bleu, au centre blanc et rouge et signaux d'appel du code international;

De nuit, les feux prévus à l'article 8 du règlement du 21 février 1897 ayant pour objet de prévenir les abordages.

A défaut, le navire peut arborer son pavillon national, en tête du mât de misaine.

En outre, les bateaux pourront montrer les signaux d'appel de chaque station.

Sauf le cas de réel danger, il est interdit d'employer les signaux de détresse pour appeler le pilote.

Art. 5. — Le capitaine doit prendre le premier pilote qui se présente ou celui qui est désigné par le tour de liste qui est établi dans chaque station.

La faculté laissée au capitaine par l'article 5 de la loi du 28 mars 1928 de prendre un pilote de son choix reste toujours subordonnée à l'autorisation du chef du pilotage qui peut la refuser pour des nécessités de service, ou si cette faculté n'est pas justifiée par l'intérêt même du navire.

Art. 6. — Le capitaine remet au pilote un certificat constatant, conformément au paragraphe 2 de l'article 8 de la loi du 28 mars 1928, le service accompli par ce pilote et qui donne toutes les indications nécessaires pour permettre d'appliquer à ce service le tarif inséré au règlement de la station, faute de quoi le pilote sera cru dans ses déclarations. Ce certificat est remis ensuite au courtier ou consignataire du navire, après visa du chef du pilotage, s'il y a lieu.

Art. 7. — Pour les navires qui n'ont ni courtier ni consignataire, le montant du salaire acquis par le pilote est remis immédiatement au pilote.

Il peut, à la demande du pilote, être consigné d'avance entre les mains d'une personne agréée par ce pilote.

Art. 8. — Le capitaine dont le navire doit quitter le port doit remettre au bureau du pilotage, ou, à défaut, au bureau du port, une demande contenant toutes les indications nécessaires pour que le pilote soit présent, en temps utile, au départ du navire. Faute de quoi, le capitaine sera considéré comme ayant voulu éviter le pilote dans les conditions prévues par l'article 4, paragraphe 2, de la loi du 28 mars 1928.

Art. 9. — Sauf les exceptions prévues dans les règlements locaux, tout candidat aux fonctions de pilote et d'aspirant pilote doit réunir six années de navigation technique et professionnelle accomplie depuis l'âge de seize ans dont une année au moins soit sur des navires à vapeur ou à propulsion mécanique de plus de 500 tonneaux de jauge brute, soit sur des navires à voiles de plus de 100 tonneaux armés au long cours, aux grandes pêches ou au cabotage.

Il doit fournir un certificat médical établissant qu'il possède une vue normale, soit *10 dixièmes pour chaque œil, sans daltonisme* ni diplopie. Ce certificat doit attester, en outre, qu'il jouit d'une bonne santé et qu'il n'est atteint d'aucune infirmité le rendant impropre au service du pilotage, notamment de surdité ou de bégaiement prononcé.

Les candidats subissent, d'autre part, une visite médicale, conformément aux dispositions du premier paragraphe de l'article 11 de la loi du 28 mars 1928, dans les conditions qui sont fixées par l'arrêté ministériel réglant les conditions dans lesquelles sont passés les concours de pilotage.

Art. 10. — Lors de leur nomination et pour leur permettre de se faire reconnaître en leur qualité, il est remis aux pilotes et aspirants pilotes une carte d'identité avec photographie portant le visa de l'administrateur de l'inscription maritime.

Art. 11. — Les pilotes et aspirants pilotes ne peuvent s'absenter de leur station ni interrompre momentanément leurs fonctions sans autorisation.

Les pilotes et aspirants pilotes qui, sans autorisation, quitteraient le service pour naviguer au commerce ou à la pêche seraient considérés comme démissionnaires.

Art. 12. — La limite d'âge maximum est fixée pour les pilotes à *soixante-cinq ans.*

Cette même limite est applicable aux chefs du service de pilotage.

Art. 13. — Les pilotes ne peuvent exercer la pêche à titre professionnel. Toutefois, le ministre chargé de la marine marchande pourra autoriser les pilotes de certaines stations à pratiquer la pêche sur la proposition du directeur de l'inscription maritime.

Art. 14. — Tout pilote est tenu de déférer aux réquisitions du service sanitaire maritime dans les conditions fixées par les articles 79 et 80 du décret du 8 octobre 1927, portant règlement de police sanitaire maritime.

Art. 15. — Les pilotes rendent compte au chef du pilotage des changements qu'ils auront constatés à l'occasion de leur service, dans l'état des fonds et du balisage, ainsi que des accidents intéressant la sécurité de la navigation qui seraient survenus dans les limites de leur station.

Le chef du pilotage porte les renseignements recueillis à la connaissance des divers services intéressés.

Art. 16. — Dans les stations où il existe un chef du service du pilotage, son autorité s'exerce sur tous les détails du service. Il assure l'application des règlements, l'organisation intérieure, la répartition du travail entre les pilotes, il dirige le personnel, il règle les tours de service, autorise les absences. Il veille sur la composition, sur l'entretien et sur l'emploi du matériel de la station.

Il rend compte à l'administrateur de l'inscription maritime, chef du quartier, de tous les incidents relatifs au service; il lui transmet d'urgence avec son avis, les rapports des pilotes relatifs aux accidents de mer et lui signale les fautes d'ordre professionnel commises par les pilotes.

Il vérifie et vise les bons de pilotage et contrôle les services qui y sont mentionnés.

Il prend, en tant que de besoin et s'il y a lieu, d'accord avec les pilotes, toutes les mesures conservatoires utiles dans l'intérêt de la station.

Art. 17. — Un règlement intérieur détermine les détails de fonctionnement du service dans chaque station. Préparé par l'administrateur de l'inscription maritime, chef du quartier, après consultation du chef de pilotage et des pilotes, ce règlement doit être approuvé par le directeur de l'inscription maritime.

Art. 18. — Le pilotage commence à partir du moment où le pilote se présente ou monte à bord dans la limite de la station et se termine lorsque le navire est arrivé à destination, au mouillage, à quai ou à la limite de la station.

Art. 19. — Tout pilotage, déplacement ou retenue de nuit peut donner droit, pour le pilote, à une indemnité dont la quotité est fixée par le règlement de la station.

Art. 20. — Tout pilote commandé ou appelé dont les services ne sont pas utilisés a droit à une indemnité spéciale fixée par le règlement local. Il en sera de même quand l'attente dépassera la durée fixée par le même règlement.

Art. 21. — Une indemnité journalière supplémentaire fixée par le règlement local est due, en sus du prix du pilotage, au pilote des navires soumis à des expériences.

Le montant de cette indemnité est fixée par le règlement local.

Art. 22. — Les pilotes reçoivent, à bord des navires de commerce, la nourriture et le logement des officiers.

Art. 23. — Les navires affranchis du pilotage en raison de leur tonnage et qui font néanmoins appel aux services d'un pilote, payent tant à l'entrée qu'à la sortie, sauf les exceptions prévues dans les règlements locaux, la taxe correspondant à 150 tonneaux prévus pour les navires à vapeur, et à 100 tonneaux pour les navires à voiles.

Art. 24. — Sauf les exceptions prévues par les règlements locaux, les salaires sont mis en commun dans les stations où le service se fait au tour de liste. Un règlement intérieur, arrêté d'accord avec les intéressés, fixe les conditions dans lesquelles sont réparties aux ayants droit, les recettes du pilotage.

Art. 25. — Les pilotes ne peuvent exiger une somme inférieure ou supérieure à celle qui est fixée par le tarif établi par le règlement local.

Art. 26. — Le pilote qui, par cas de force majeure, ne peut débarquer une fois le pilotage accompli, et est enlevé hors de la station, a droit à une indemnité journalière fixée par le règlement local et à une indemnité de route de 8 fr. par myriamètre depuis le point de débarquement jusqu'à sa station. Si le pilote est débarqué à l'étranger, il est rapatrié aux frais du navire.

Art. 27. — L'indemnité journalière et la nourriture sont dues à tout pilote retenu pour cause de quarantaine ou pour toute autre cause en dehors du service normal. Toute journée commencée est due en entier.

Art. 28. — Après 12 heures de présence à bord, tout pilote qui, par suite de l'état du temps ou tout autre cas de force majeure, ne peut conduire un navire à destination, a droit

à une indemnité spéciale fixée par le règlement local

Le capitaine peut, toutefois, renvoyer le pilote en lui payant, en plus du pilotage, des frais de route fixés par le règlement local.

Les pilotes peuvent être autorisés par le règlement local à percevoir personnellement certaines indemnités.

Art. 29. — Les pilotes doivent être, soit à titre individuel, soit à titre collectif, propriétaires du matériel de la station. En cas de propriété collective, les parts de propriété sont égales pour chaque pilote. Le pilote qui se retire du service ou qui est licencié perd ses droits sur le matériel et sa part lui est remboursée par son remplaçant, dans les conditions qui sont déterminées par le règlement intérieur de la station.

Art. 30. — Les syndicats de pilotes peuvent, dans les conditions prévues par l'article 22 de la loi du 28 mars 1928, entreprendre à titre collectif l'exploitation du matériel de la station, sous le régime des dispositions de la loi du 21 mars 1884, modifiée par la loi du 12 mars 1920. Dans ce cas, il est versé au syndicat, sur les recettes brutes de la station, les sommes nécessaires pour faire face aux dépenses d'exploitation et, en compensation des frais généraux et de gérance, une somme forfaitaire qui ne peut excéder 2 p. 100 des recettes brutes de la station.

Art. 31. — Dans les stations où le matériel n'est pas encore la propriété des pilotes, ceux-ci doivent en effectuer le rachat dans des conditions qui sont déterminées pour chaque cas particulier par le ministre chargé de la marine marchande. Les sommes à provenir de ce rachat sont affectées aux caisses de pensions et de secours.

Art. 32. — Sauf les exceptions prévues par les règlements locaux, il est créé dans chaque station de pilotage une caisse de pensions et de secours destinée à assurer des retraites et des secours aux pilotes et aspirants pilotes ainsi qu'à leurs veuves et orphelins, conformément aux dispositions de l'article 24 de la loi du 28 mars 1928.

Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande détermine:

1° Le montant de la retenue à exercer sur les recettes de la station pour assurer le fonctionnement de cette caisse;

2° Les conditions d'âge et de service dans le pilotage que doivent réunir les pilotes et aspirants pilotes pour avoir droit à des pensions ou à des secours;

3° Les conditions dans lesquelles des pensions ou des secours sont attribués aux veuves et aux orphelins des pilotes et aspirants pilotes;

4° Le taux de ces pensions et secours, ainsi que les dispositions relatives à la gestion de la retenue ci-dessus prévue.

Art. 33 — Il est prélevé sur toutes les recettes brutes de la station (recettes normales, pilotage de choix et toutes autres indemnités, à l'exception des indemnités de déplacement et de nourriture) les sommes nécessaires:

1° Pour assurer le payement des pensions et secours;

2° Pour faire face aux dépenses d'achat et d'entretien du matériel;

3° Pour le payement des salaires du personnel, du loyer des locaux, des frais d'administration, et d'une manière générale, de toutes les dépenses intéressant la station à titre corporatif.

Les retenues ainsi effectuées peuvent, conformément aux articles 22 et 25 de la loi du 28 mars 1928, être versées au groupement professionnel de la station qui aura pris la charge de l'exploitation du matériel et de la constitution des caisses de retraites et de secours

Les retenues peuvent constituer soit des sommes variables, soit un pourcentage fixé dans le règlement local, ou dans le règlement intérieur de la station.

Art. 34. — Sous réserve des dispositions spéciales à chaque station, les bateaux-pilotes portent les marques distinctives suivantes:

1° Peinture noire extérieure, avec ceinture blanche de 0 m. 15 de largeur;

2° De chaque côté de la voile principale, au-dessus de la bande du dernier ris, une ancre d'au moins un mètre de hauteur, avec les lettres initiales de la station.

La cheminée des bateaux-pilotes, lorsqu'ils sont à vapeur, porte de chaque bord une ancre distinctive.

Les lettres initiales de la station sont reproduites en peinture blanche à l'avant et à l'arrière des pavois.

Art. 35. — Quel que soit le nombre de bateaux en service dans une station, il est ouvert un rôle d'équipage unique sur lequel sont portés tous les pilotes, mécaniciens, matelots et mousses de la station.

Article 2.

Règlement de pilotage de la station de Gravelines.

Art. 1er. — La station de pilotage de Gravelines s'étend à une distance de quatre milles au large des jetées du port.

Le pilotage est obligatoire à l'intérieur de cette zone pour les navires à destination de Gravelines ou sortant de ce port.

Art. 2. — L'effectif de la station est fixé à 4 pilotes. Ils sont tenus de résider soit au Grand-Fort-Philippe, soit à Petit-Fort-Philippe, sur l'une ou l'autre rive du chenal.

Art. 3. — Les pilotes doivent avoir un bateau à propulsion mécanique de dimension et de puissance convenables, pour leur permettre de tenir la mer par tous les temps

Art. 4. — Les pilotes sont propriétaires en commun du matériel de la station dans les conditions de l'article 29 des dispositions générales.

Un règlement intérieur approuvé par le directeur de l'inscription maritime au Havre déterminera les conditions d'exploitation de ce matériel.

Art. 5. — Les bénéfices de l'exploitation après les prélèvements prévus à l'article 33 du règlement général sont, à la fin de chaque semestre, partagés entre les pilotes proportionnellement à la durée de service de chacun d'eux.

Le pilote malade ou blessé reçoit ses salaires entiers pendant les quatre premiers mois, à moins que la maladie ou la blessure provienne d'excès graves pouvant manifestement lui être imputés. Passé ce délai, la commission de gestion de la caisse de pensions décide s'il y a lieu de continuer au pilote le même bénéfice ou de lui servir une allocation conformément aux règlements de la caisse.

Art. 6. — Les pilotes, leurs veuves et orphelins reçoivent des pensions et secours d'une caisse établie conformément aux dispositions des articles 32 et 33 du règlement général.

Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande fixera, en conformité desdits articles, les conditions de gestion et de fonctionnement de la caisse ainsi que le taux des pensions et secours.

La caisse est administrée par une commission composée de l'administrateur de l'inscription maritime, président, et de deux pilotes désignés par leurs collègues.

Art. 7. — Les droits de pilotage à payer par les bâtiments français ou étrangers, à l'entrée ou à la sortie, sont fixés à 60 centimes par tonneau de jauge nette.

Lorsqu'un navire affranchi du pilotage en vertu de l'article 3 de la loi du 28 mars 1928 réclame l'assistance d'un pilote, il le paye comme s'il jaugeait 100 tonneaux s'il est à voiles et 150 tonneaux s'il est à vapeur.

Les navires en relâche ne payent que les deux tiers des droits fixés pour les navires à destination de Gravelines.

Les bateaux qui font la pêche du poisson frais ne payent aucun droit d'entrée ou de sortie. Les remorqueurs de commerce effectuant une opération de remorquage payent une taxe fixe de 30 fr., tant à l'entrée qu'à la sortie. Cette taxe n'est pas due par un bateau de pêche prêtant assistance à un autre bateau.

Art. 8. — Les salaires des pilotes qui conduisent les navires chargés ou non, dans le port de Dunkerque ou de Calais, sont fixés à 60 centimes par tonneau de jauge nette.

Art. 9. — Pour chaque marée que le pilote passe à bord d'un navire, soit à la mer, soit dans le port, il lui est payé 12 fr. 50.

En conséquence, l'indemnité journalière est fixée à 25 fr. en sus de la nourriture.

Les indemnités de déhalage sont fixées à 15 fr. par jour et 20 fr. de nuit.

Art. 10. — Pendant la quarantaine, le pilote est nourri aux frais du navire et reçoit un supplément de 6 fr. par vingt-quatre heures, indépendamment de l'indemnité journalière de 25 fr.

Article 3.

Règlement de pilotage de la station de Calais.

Art. 1er. — La zone du pilotage dans la station de Calais s'étend à une distance de 3 milles au large des jetées. Le pilotage est obligatoire à l'intérieur de cette zone pour les navires à destination de Calais ou sortant du port.

Art. 2. — L'effectif de la station comprend neuf pilotes et deux aspirants-pilotes.

Le personnel en excédent à l'effectif réglementaire sera réduit par voie d'extinction; par suite, les vacances résultant des retraites, démissions ou décès ne seront comblées qu'après retour au chiffre réglementaire.

Trois pilotes sont désignés comme chefs pilotes et patrons en titre des bateaux par le directeur de l'inscription maritime sur la proposition de l'administrateur du quartier et après avis du capitaine de port.

Dans les six mois qui suivent leur titularisation les pilotes pourront n'être affectés, par décision du chef du pilotage, qu'au pilotage de bateaux de moins de 700 tonneaux de jauge nette.

Les aspirants pilotes ayant moins de quatre ans de fonctions ne peuvent assister des navires dépassant 700 tonneaux de jauge.

Art. 3. — Les pilotes doivent posséder au moins deux bateaux à vapeur ou à moteur de dimensions et de puissance convenables pour leur permettre de tenir la mer par mauvais temps.

Un règlement de service intérieur approuvé par le directeur de l'inscription maritime fixera les conditions d'utilisation et d'armement du matériel de la station, de même que tous les détails de fonctionnement du service et de l'administration de la station.

Art. 4. — Pour assurer les dépenses extraordinaires et de renouvellement du matériel, un fonds de réserve (dit fonds de matériel) est constitué conformément au paragraphe 2 de l'article 33 du règlement général.

Le montant de ce fonds ne pourra pas être inférieur au cinquième de la valeur du matériel.

L'actif du fonds de matériel est, comme le matériel, la propriété des pilotes en activité par part individuelle.

Art. 5. — Toute dépense d'achat ayant pour résultat d'augmenter la valeur du matériel sera prélevée sur le fonds de matériel et viendra en plus-value de sa valeur.

A l'issue d'une grosse réparation, le syndicat déterminera quelle part de la dépense est imputable au compte d'exploitation, et quelle part doit être imputée au fonds de matériel.

Art. 6. — Chaque année, la collectivité des pilotes ou, s'il en existe, le syndicat, détermine la valeur du matériel en tenant compte de la dépréciation due à l'usage et de la plus-value qu'il aura acquise éventuellement à la suite de grosses réparations.

Art. 7. — Le pilote qui se retire ou qui est licencié reçoit sur le fonds de matériel la somme représentant sa quote-part de la valeur du matériel.

Le pilote qui entre au service verse au même fonds une somme égale, soit en un ou plusieurs versements, soit au moyen d'une retenue de 20 p. 100 sur ses salaires.

Les sommes dues par les pilotes au fonds du matériel sont productives d'un intérêt de 5 p. 100 l'an.

En cas d'insuffisance du fonds de matériel, il peut être fait des prélèvements sur les fonds de pensions, sous réserve de remboursement ultérieur par les pilotes au moyen d'un prélèvement de 20 p. 100 sur leurs salaires.

Art. 8. — Les pilotes et aspirants pilotes, leurs veuves et leurs orphelins, et, à titre exceptionnel, les agents du service du pilotage, reçoivent des pensions et secours d'une caisse établie conformément aux dispositions des articles 32 et 33 du règlement général

Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande fixera en conformité des mêmes articles les conditions de gestion et de fonctionnement de la caisse ainsi que le taux des pensions et secours.

La caisse est administrée par une commission composée de l'administrateur président,

et de deux pilotes désignés par leurs collègues.

Le fonds de pensions est constitué par le capital inscrit à l'actif de ce fonds à la date du 1er janvier 1929. Les intérêts du capital sont employés à servir les pensions. Le complément du montant des pensions et secours est constitué par:

1° Par les retenues exercées sur la part de chaque pilote pour une absence ou suspension de fonction;

2° Par un prélèvement sur le compte d'exploitation.

Art. 9. — Les bénéfices de l'exploitation après les différents prélèvements prévus à l'article 33 du règlement général du pilotage en France seront, à la fin de chaque semestre, partagés entre les pilotes proportionnellement à la durée du service de chacun d'eux.

Il leur sera alloué chaque quinzaine un acompte sur leur part semestrielle.

Le pilote malade ou blessé reçoit ses salaires entiers pendant les quatre premiers mois, à moins que la maladie ou la blessure ne provienne d'excès graves pouvant lui être manifestement imputés. Passé ce délai, la commission de gestion de la caisse des pensions décide, s'il y a lieu, de lui continuer ses salaires ou de lui servir une allocation, conformément au règlement de la caisse.

Art. 10. — Le pilotage n'est dû qu'autant que le pilote appelé par le signal a accosté le navire en dehors des jetées. Quand le bateau pilote aura fait la manœuvre nécessaire pour se rendre au devant du navire, s'il l'atteint dans la jetée, du fait que le capitaine n'aura pas attendu, le pilotage sera dû en entier.

Il est également dû lorsque le mauvais temps n'a pas permis au pilote d'embarquer au dehors et que le bateau pilote s'est fait suivre pour effectuer l'entrée au port.

A la sortie, la moitié du pilotage est due au pilote qui n'a conduit le navire qu'entre les jetées du port, à moins qu'il n'ait reçu congé du capitaine.

Art. 11. — Tout bâtiment à vapeur soumis aux droits de pilotage paye, à l'entrée comme à la sortie, 43 centimes par tonneau de jauge nette. Sont affranchis de l'obligation du pilotage, les bâtiments à vapeur ou autres affectés à l'entretien du port et de ses accès, ainsi que les bateaux du service des phares et balises. Lorsque le pilote sera embarqué au delà d'une distance de 6 milles du port, le tarif normal est majoré d'un cinquième.

A la sortie, la zone du pilotage s'étend entre les jetées et la bouée 3. Au delà de cette distance, le tarif normal est majoré d'un cinquième.

Les bâtiments qui viennent en relâche pour quelque motif que ce soit, ne payent, à l'entrée comme à la sortie, que les deux tiers des prix fixés pour les navires à destination du port. Les navires sortis du port qui y relâchent dans les quarante-huit heures, sans être entrés dans un autre port, ne payent que la moitié des droits d'entrée ou de sortie.

Les bateaux à vapeur chargés du transport des dépêches ou des voyageurs entre Calais, Douvres ou Folkestone, payent, à l'entrée comme à la sortie, même s'ils transportent des marchandises, un droit fixe de 55 fr. s'ils sont d'un tonnage inférieur à 1.000 tonneaux. Au-dessus de ce tonnage, le droit fixe est de 75 fr.

Les bateaux à vapeur transportant des excursionnistes en provenance d'un port français ou étranger payent un droit fixe de 50 fr., tant à l'entrée qu'à la sortie.

Les bateaux à vapeur dit « cargo boat » venant de Douvres, Folkestone, Ramsgate, qui transportent des marchandises ou des voyageurs, payent, à l'entrée comme à la sortie, un droit fixe de:

30 fr. s'ils ont moins de 200 tonneaux de jauge;
54 fr. de 200 à 500 tonneaux de jauge;
65 fr. au-dessus de 500 tonneaux de jauge.

Tout bâtiment à voiles soumis aux droits de pilotage paye, s'il est chargé, 86 centimes par tonneau de jauge.

Sont considérés comme chargés les bâtiments à voiles qui portent chargement de plus du tiers de leur jauge officielle. Les bâtiments à voiles sur lest payent la moitié du prix fixé ci-dessus.

Les yachts et les bâtiments de plaisance sont toujours considérés comme étant sur lest.

Art. 12. — Chaque fois qu'un pilote requis est retenu à bord d'un navire en rade, dans le port ou à la mer, soit par défaut d'eau, soit pour cause de mauvais temps, soit par la volonté du capitaine, ou pour toute autre cause, il est dû au pilote qui sera monté ou se trouvera à bord, à l'entrée comme à la sortie, entre le coucher et le lever du soleil, outre sa nourriture, une indemnité de 25 fr.

Au pilote qui aura passé dans le jour une basse mer à bord d'un navire, il sera alloué une somme de 15 fr.

Lorsque le pilote est retenu à bord d'un navire en quarantaine ou pour toute autre cause et, notamment, attente de départ dans un port voisin, il lui est payé, outre sa nourriture, 40 fr. par jour (art. 27 du règlement général).

Lorsqu'un pilote est requis pour sortir un navire, il reçoit, si ce navire ne sort pas, une indemnité de 15 fr.

Les déplacements de navires à l'intérieur du port sont taxés comme suit:

Jusqu'à 1.000 tonneaux, de jour: 20 fr.
Jusqu'à 1.000 tonneaux, de nuit: 25 fr.
De 1.000 tonneaux et au-dessus, de jour: 40 fr.
De 1.000 tonneaux et au-dessus, de nuit: 50 fr.

Déplacement de bassin à bassin.

Jusqu'à 1.000 tonneaux, de jour: 40 fr.
Jusqu'à 1.000 tonneaux, de nuit: 50 fr.
De 1.000 tonneaux et plus, de jour: 45 fr.
De 1.000 tonneaux et plus, de nuit: 60 fr.

Ce même tarif est appliqué aux navires entrant ou sortant de la cale sèche; il est indépendant du pilotage de la rade au bassin.

Ces différentes indemnités sont directement perçues par le pilote. Lorsqu'un capitaine sur rade a demandé un pilote, il est tenu de l'utiliser ou sinon de lui payer 24 fr.

Les remorqueurs étrangers au port de Calais et tous les navires de commerce qui donneront la remorque à d'autres navires pour entrer au port de Calais ou en sortir sont soumis à l'obligation du pilotage. La taxe à payer au pilote du remorqueur sera, dans ce cas, égale au tiers des frais de pilotage dus par le navire remorqué.

Conduite des navires dans un autre port.

Art. 13. — Les pilotes de Calais qui prennent dans ce port des navires à voiles ou à vapeur pour les conduire dans les ports ci-après désignés ont droit, même s'ils sont remplacés par les pilotes du port de destination et indépendamment des droits d'entrée et de sortie, à un salaire fixé comme suit:

Par 100 tonneaux de jauge.

De Calais à Gravelines ou *vice versa:* vapeurs, 9 fr.; voiliers 18 fr.

De Calais à Boulogne ou *vice versa:* vapeurs, 18 fr.; voiliers, 36 fr.

De Calais à Dunkerque ou *vice versa:* vapeurs: 18 fr.; voiliers, 36 fr.

De Calais à d'autres ports: vapeurs, 35 fr.; voiliers, 70 fr.

Les pilotes de Calais qui conduisent dans les ports ci-après les navires à voiles ou à vapeur rencontrés en mer ont droit, même s'ils sont remplacés par des pilotes du port de destination, à un salaire fixé comme suit:

Par 100 tonneaux de jauge.

A destination de Gravelines : vapeurs, 25 francs; voiliers, 50 fr.

A destination de la passe de Dunkerque: vapeurs, 28 fr.; voiliers, 56 fr.

A destination de la rade de Dunkerque: vapeurs, 35 fr.; voiliers, 70 fr.

A destination de la rade de Boulogne: vapeurs, 35 fr.; voiliers, 70 fr.

A destination de la rade d'Ostende: vapeurs, 55 fr.; voiliers, 110 fr.

A destination de la rade de Dungeness: vapeurs, 55 fr.; voiliers, 110 fr.

Art. 14. — Jusqu'à ce que soit atteint l'effectif réglementaire des pilotes, chaque réduction d'une unité opérée sur les trois pilotes en surnombre de cet effectif réglementaire entraînera une réduction correspondante des tarifs sur les bases suivantes:

1° 2 centimes par tonneau de jauge pour les vapeurs et 4 centimes pour les voiliers soumis aux droits de pilotage;

2° 2,50 p. 100 pour les paquebots français et étrangers.

Article 4.

Règlement de pilotage de la station de Boulogne.

Art. 1er. — La station de pilotage de Boulogne s'étend à une distance de 4 milles au large des jetées du port.

Le pilotage est obligatoire à l'intérieur de cette zone pour les navires à destination ou sortant du port de Boulogne.

Art. 2. — Le nombre des pilotes de la station est fixé à dix et celui des aspirants pilotes à trois.

Deux pilotes sont désignés comme chef pilotes et patrons en titre des bateaux par le directeur de l'inscription maritime, sur la proposition de l'administrateur du quartier et après avis du capitaine de port.

Art. 3. — Les pilotes de Boulogne doivent posséder pour l'exercice de leur service deux bateaux à propulsion mécanique de dimensions et de puissances convenables pour leur permettre de tenir la mer par tous les temps.

Un règlement de service intérieur, approuvé par le directeur de l'inscription maritime, fixera les conditions d'utilisation et d'armement du matériel de la station, de même que tous les détails de fonctionnement du service et d'administration de la station.

Art. 4. — Pour assurer les grosses réparations et le renouvellement du matériel, les pilotes sont tenus de posséder, conformément aux prescriptions du paragraphe 2° de l'article 33 du règlement général, un fonds dit « fonds de matériel » dont le montant ne devra pas être inférieur au cinquième de la valeur du matériel.

L'actif du « fonds de matériel » est, comme le matériel, la propriété des pilotes en activité par parts individuelles.

Art. 5. — Toute dépense d'achat ou de réparation ayant pour résultat d'augmenter la valeur du matériel sera prélevée sur le « fonds de matériel » et viendra en plus-value de la valeur du matériel pour une somme égale.

A l'issue d'une grosse réparation, le syndicat des pilotes déterminera quelle part de la dépense est imputable au compte d'exploitation et quelle part doit être imputée au « fonds de matériel ».

Art. 6. — A l'arrêté des comptes de chaque exercice, le syndicat déterminera la valeur du matériel en tenant compte de la dépréciation due à l'usage et de la plus-value qu'il aura acquise éventuellement à la suite de grosses réparations.

Art. 7. — Le pilote qui se retire ou est licencié reçoit sur le « fonds de matériel » sa quote-part de ce fonds, plus une somme représentant sa part de la valeur du matériel à l'époque du départ.

Celui qui entre en service verse au même fonds une somme égale, soit en un ou plusieurs versements, soit au moyen d'une retenue de 20 p. 100 sur ses salaires.

Les sommes dues par les pilotes au « fonds de matériel » sont frappées d'un intérêt de 5 p. 100 l'an.

Art. 8. — Les pilotes et aspirants pilotes, leurs veuves et orphelins reçoivent des pensions et secours d'une caisse établie conformément aux dispositions des articles 33 et 35 du règlement général.

Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande fixera en conformité de ces articles les conditions de gestion et de fonctionnement de la caisse, ainsi que le taux des pensions et secours.

La caisse est administrée par une commission composée de l'administrateur de l'inscription maritime, président, et de deux pilotes désignés par leurs collègues.

Art. 9. — Les bénéfices de l'exploitation, après les prélèvements prévus à l'article 33 du règlement général, sont, à la fin de chaque trimestre, partagés entre les pilotes proportionnellement à la durée de service de chacun d'eux. Il sera payé, chaque quinzaine, un acompte sur la part trimestrielle.

Le pilote malade ou blessé reçoit ses salaires entiers pendant les quatre premiers mois, à moins que la maladie ou la blessure ne provienne d'excès graves pouvant lui être

imputés. Après ce délai, la commission de gestion de la caisse de pension décide s'il y a lieu de lui continuer le même bénéfice ou de lui servir une allocation, conformément au règlement de la caisse.

Art. 10. — Tout bâtiment à voiles soumis au pilotage paye par tonneau de jauge nette, tant à l'entrée qu'à la sortie:

S'il est chargé, 90 centimes;
S'il est sur lest, 45 centimes,

sans que, cependant, le salaire du pilote puisse être inférieur à 45 fr.

Sont considérés comme chargés les navires qui portent un chargement de plus du tiers de leur jauge officielle ou dont le chargement remplit la cale.

Les bâtiments naviguant à la vapeur, autres que ceux mentionnés dans les articles ci-après, sont toujours considérés comme chargés et payent la moitié des droits établis pour les bâtiments à voiles chargés.

Les bâtiments français ou étrangers qui viennent en relâche, pour quelque motif que ce soit, ne payent, à l'entrée et à la sortie, que les deux tiers des prix fixés pour les navires à destination du port.

Les navires qui, sortis du port, y relâchent dans les quarante-huit heures sans être entrés dans un autre port, ne payent que la moitié du droit d'entrée et de sortie.

Tout navire assujetti aux droits de pilotage, qui se déplace à l'intérieur du port d'une distance supérieure à 250 mètres, est tenu de recourir aux services du pilote.

Lorsqu'un navire, affranchi du pilotage en vertu de l'article 8 de la loi du 30 janvier 1893, modifiée par la loi du 12 mai 1905, réclame l'assistance d'un pilote, il paye comme s'il jaugeait 100 tonneaux, s'il est à voiles, et comme s'il jaugeait 150 tonneaux, s'il est à vapeur.

Art. 11. — Le pilotage n'est dû à l'entrée de Boulogne qu'autant que le pilote, appelé par signal, a accosté le navire en dehors de la jetée Ouest.

Il n'est dû que la moitié du droit dans les autres cas, sauf lorsque le mauvais temps n'a pas permis au pilote d'embarquer en dehors et que le bateau pilote s'est fait suivre.

A la sortie, la moitié seulement du pilotage est due au pilote qui n'a conduit le navire qu'entre les jetées du port, à moins toutefois, qu'il n'ait reçu congé du capitaine.

Lorsqu'un bâtiment prend un canot lamaneur pour sortir du port, si le capitaine a donné congé au pilote entre les jetées, le débarquement du pilote se fait à l'aide de ce canot.

En dehors des jetées, le débarquement du pilote est assuré par le bateau pilote. Toutefois, lorsque le bateau pilote est au large et que le capitaine d'un navire ne veut pas subir le déroutement nécessaire pour débarquer son pilote, de même que, lorsque le mauvais temps ou tout autre cas de force majeure empêche cette opération et que le pilote est enlevé par le navire, les frais de retour du pilote à la station sont à la charge du capitaine.

Art. 12. — Les navires appartenant à une même compagnie et participant à un service régulier au moins mensuel de cabotage réservé dans le port de Boulogne payent, à l'entrée comme à la sortie, une taxe de 36 centimes par tonneau, sans que le salaire du pilote puisse être inférieur à 45 fr.

Art. 13. — Tous les navires à vapeur, cargos ou paquebots, appartenant à une compagnie faisant dans le port de Boulogne une escale au moins mensuelle, payent, à l'entrée comme à la sortie, une taxe de pilotage calculée sur le tarif suivant:

Jusqu'à 2.000 tonnes, 45 centimes par tonne
De 2.001 à 3.000 tonnes, 40 centimes par tonne.
De 3.001 à 4.000 tonnes, 35 centimes par tonne.
De 4.001 à 5.000 tonnes, 33 centimes par tonne.
Au-dessus de 5.000 tonnes, 30 centimes par tonne.

Les taxes ci-dessus sont exclusivement applicables aux navires qui pénètrent dans le port intérieur.

Les paquebots à passagers possédant des aménagements suffisants pour recevoir un minimum de trente passagers de cabine et appartenant à une compagnie faisant dans le port de Boulogne une escale au moins par mois, qui font leur transbordement à l'ancre dans le port extérieur ou même en dehors, payent pour l'entrée et la sortie cumulées un droit fixe de:

645 fr. s'ils jaugent moins de 3.000 tonneaux.
810 fr. s'ils jaugent de 3.000 à 5.000 tonneaux
975 fr. s'ils jaugent de 5.000 à 6.000 tonneaux
1.050 fr s'ils jaugent de 6.000 à 7.000 tonneaux.
Au-dessus de 7.000 tonneaux, 80 fr. en sus par 1.000 tonneaux supplémentaires.

Art 14. — Les bateaux à vapeur faisant avec le port de Boulogne un service journalier payent:

S'ils transportent exclusivement des passagers: à l'entrée, 37 fr. 50; à la sortie 37 fr. 50.

S'ils transportent, outre les passagers, des colis postaux, des bagages ou des marchandises: à l'entrée, 75 fr.; à la sortie, 75 fr.

S'ils ne transportent que des marchandises et ne dépassent pas 500 tonneaux de jauge: à l'entrée, 50 fr.; à la sortie, 50 fr.

Les bateaux à vapeur transportant des excursionnistes payent, comme les bateaux à service journalier, 37 fr. 50 à l'entrée et autant à la sortie, même s'ils n'entrent qu'accidentellement dans le port.

Art. 15. — Les bateaux à vapeur faisant avec le port de Boulogne un service régulier au moins trois fois par semaine payent pour droits de pilotage à l'entrée comme à la sortie:

S'ils ne dépassent pas 400 tonneaux de jauge, 80 fr.

S'ils dépassent ce tonnage, pour chaque tonneau au-dessus de 400, 40 centimes.

Toutefois, lorsque l'application aux bateaux de cette catégorie de la taxe prévue à l'article 10 sera plus avantageuse que celle résultant du présent article, c'est la taxe la moins élevée qui sera appliquée.

Toutes les fois que le pilote a pris le navire entrant ou quitté le navire sortant en dehors des jetées, au lieu d'en faire simplement l'amarrage ou le démarrage, la taxe de 45 centimes par tonneau est due, quel que soit le tonnage du navire.

Art. 16 — Les remorqueurs étrangers au port de Boulogne, et tous navires de commerce qui donneront la remorque à d'autres navires pour entrer dans ce port ou en sortir sont soumis à l'obligation du pilotage. La taxe à payer au pilote du remorqueur sera, dans ce cas, égale au tiers des frais de pilotage dûs par le navire remorqué.

Art. 17. — Les taxes énumérées à l'article 10 pour le port de Boulogne sont applicables sans modification aux entrées et aux sorties du petit port et à l'accostage à la traversée de la rade abri.

Les navires autres que ceux désignés au deuxième paragraphe de l'article 13, qui sont ou non destinés au port de Boulogne, et pénètrent dans le port extérieur, doivent obligatoirement prendre le pilote.

Ils payent pour ce service les taxes suivantes:

1° Navires qui ne sont pas destinés au port intérieur: à l'entrée comme à la sortie, les deux tiers du prix fixé pour les bateaux à destination du port;

2° Navires qui sont destinés au port intérieur: pour l'entrée et la sortie cumulées, une seule taxe de:

45 fr. pour les navires de moins de 1.000 tonneaux;

75 fr. pour les navires de 1.000 tonneaux et au-dessus.

Art. 18. — Les bateaux à vapeur spécialement affectés au service du remorquage à Boulogne, les dragues de l'administration des ponts et chaussées, et les bateaux français armés à la pêche côtière sont dispensés de l'obligation du pilotage.

S'ils ont recours aux services des pilotes, ils ne leur payent qu'un droit fixe de 37 fr. 50.

Art. 19. — Les pilotes de Boulogne qui prennent dans ce port ou à la mer des bâtiments à voiles ou à propulsion mécanique pour les conduire dans les ports ci-après ou inversement ont droit, même s'ils sont remplacés par les pilotes du lieu de destination à un salaire fixé comme suit:

Bâtiments français ou étrangers de Boulogne à ..... ou inversement.

DÉSIGNATION	CALAIS	GRAVELINES et le Tréport.	DUNKERQUE et Dieppe.	FÉCAMP	LE HAVRE
0 à 500 tonneaux.....	225	335	485	525	600
500 à 1.000 tonneaux.....	375	485	635	675	750
1.000 à 1.500 tonneaux.....	485	600	750	785	860
1.500 à 2.000 tonneaux.....	560	675	825	860	935

Par 1.000 tonneaux supplémentaires, 37 fr. 50.

Lorsqu'un bateau destiné au port de Boulogne quitte la rade pour se rendre à l'abri entre Dungeness et la rade des Dunes, il est tenu de payer au pilote assistant une indemnité calculée à raison de 10 centimes par tonneau et dont le montant ne peut être inférieur à 150 fr.

Les tarifs fixés par le présent article s'appliquent aux navires chargés comme aux navires sur lest.

Les capitaines ont à payer, indépendamment des conduites prévues, les indemnités de séjour et les frais de route fixés par le règlement.

Art. 20. — Lorsqu'un pilote est retenu à bord d'un navire en rade dans le port ou à la mer, soit par défaut d'eau, soit pour cause de mauvais temps, de quarantaine, soit par la volonté du capitaine, ou pour toute autre cause, il est dû au pilote, suivant le cas, les indemnités suivantes:

Pour chaque nuit de veille, 24 fr.;

Pour chaque marée, ou quelque court que soit le temps pendant lequel le pilote est retenu à bord d'un navire, outre la nourriture, 15 fr.;

Pour chacun des cinq premiers jours, 45 francs;

Pour chacun des jours suivants, 45 fr.

Lorsque le départ d'un navire a été annoncé pour une heure déterminée et que ce départ est remis pour quelque cause que ce soit, il est dû au pilote une marée de jour ou une marée de nuit suivant le cas.

Tout navire venant de la mer et entrant au bassin Loubet ou au bassin à flot, de même que tout navire sortant d'un de ces bassins pour prendre la mer, doit au pilote une marée de jour ou une marée de nuit suivant le cas.

Les déplacements de navires à l'intérieur du port sont taxés comme suit:

Déplacement de l'entrée du sas au bassin à flot ou déplacement à l'intérieur d'un bassin d'un navire de moins de 1.000 tonneaux, 34 fr.

Déplacement de bassin à bassin d'un navire de moins de 100 tonneaux ou à l'intérieur d'un même bassin d'un navire de plus de 1.000 tonneaux, 45 fr.

Déplacement de bassin à bassin d'un navire de plus de 1.000 tonneaux, 75 fr.

Toutes ces indemnités sont perçues directement par les pilotes.

Art. 21. — Les bâtiments de l'Etat payent les deux tiers des taxes stipulées à l'article 13 pour l'entrée et la sortie des paquebots à vapeur visés audit article.

Ils payent pour frais de conduite :

1° De Boulogne à Dunkerque, les taxes réunies d'entrée et de sortie du port de Boulogne;

2° De Boulogne au Tréport (1re zone), les taxes réunies d'entrée et de sortie du port de Boulogne; du Tréport au Havre (2e zone), le double de la taxation applicable à la 1re zone.

Article 5.

Règlement de pilotage de la station du Tréport.

Art. 1er. — La station de pilotage du Tréport a, dans ses attributions, la navigation sur le canal de la Bresle. Le pilotage à la mer s'étend jusqu'à une zone de deux milles à partir de la jetée Ouest du port. Le pilotage est obligatoire dans ces limites.

Art. 2. — L'effectif de la station est de trois pilotes, dont la résidence est obligatoirement au Tréport.

Art. 3. — Les pilotes doivent posséder pour leur usage commun un bateau à propulsion mécanique pouvant tenir la mer par gros temps et un canot de 4 mètres de longueur.

Art. 4. — Les pilotes sont propriétaires du matériel par parts individuelles, conformément à l'article 29 du règlement général. Un règlement intérieur, établi après accord avec les pilotes et approuvé par le directeur de l'inscription maritime du Havre, déterminera les conditions de gestion de ce matériel.

Art. 5. — Les pilotes, leurs veuves et orphelins recevront des pensions et secours d'une caisse établie conformément aux articles 32 et 33 du règlement général. Un règlement intérieur fixera, conformément aux dispositions desdits articles, les conditions de fonctionnement de la caisse ainsi que le taux des pensions et secours.

Art. 6. — Les tarifs du pilotage d'entrée sont fixés provisoirement ainsi qu'il suit, pour les navires à voiles, par tonneau de jauge nette :

S'ils sont abordés en dedans de la jetée Ouest, 34 centimes.

S'ils sont abordés dans la limite de deux milles fixée par l'article 1er ci-dessus, 50 centimes.

S'ils sont abordés au delà de cette limite, 1 fr.

Le pilotage des navires abordés au tournant de la jetée Est ne donne lieu à aucun salaire. Néanmoins, les pilotes sont tenus de monter à bord pour placer le navire en lieu sûr.

Ils ont droit, dans ce cas, à une indemnité de 8 fr., distincte de celle fixée pour l'entrée au canal.

Les navires à voiles, sur lest ou entrant en relâche, payent seulement : 25 centimes s'ils sont abordés en dedans de la jetée Ouest, et 50 centimes s'ils sont abordés en dehors, à quelque distance que ce soit.

Les navires à vapeur payent la moitié des prix fixés pour le pilotage des navires à voiles chargés.

Sont considérés comme chargés les bâtiments ayant à bord, en marchandises, au moins le sixième de leur jauge. Sont toujours considérés comme chargés les bâtiments de l'Etat ou les bâtiments armés en guerre, les bâtiments à vapeur, les bateaux de plaisance français ou étrangers et les navires armés pour les grandes pêches.

Les navires abordés dans la première zone qui reprennent le large afin d'attendre la marée ou le vent favorable pour entrer dans le port sont considérés comme ayant été abordés dans la deuxième zone.

Quand le navire est abordé en dedans de la jetée Ouest, le pilote, pour avoir droit à son salaire, doit justifier par un certificat du capitaine du port, qu'il a fait tous ses efforts pour aborder le navire plus au large et qu'il lui a été impossible d'y parvenir. Lorsqu'un navire affranchi du pilotage réclame l'assistance d'un pilote, il le paie comme s'il jaugeait 100 tonneaux, s'il est à voiles, et 150 tonneaux, s'il est à vapeur.

Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande déterminera dans quelle proportion seront diminués les tarifs fixés ci-dessus, à chaque réduction d'une unité opérée sur l'effectif de la station, jusqu'à ce que soit atteint l'effectif réglementaire fixé par décision ministérielle du 2 avril 1925.

Art. 7. — Lorsque le navire vient seulement en rade, le prix du pilotage est fixé à la moitié du salaire applicable à la zone dans laquelle il a été pris. Si le navire entre ensuite dans le port, il complète, par le payement de la seconde moitié, le salaire total dû pour l'entrée.

Art. 8. — Si minime que soit le tonnage des bâtiments qui réclament l'assistance d'un pilote, quels que soient le navire et le point où il a été pris, qu'il soit chargé ou sur lest, destiné pour l'un des ports du quartier ou en relâche, la taxe de pilotage ne descend jamais, excepté quand il n'est dû que des marées, au-dessous des prix indiqués ci-après, savoir:

A l'entrée, quelle que soit la zone, 50 fr.;
A l'entrée, en dedans des jetées, 34 fr.;
A la sortie, 25 fr.

Paquebots à vapeur faisant une navigation régulière avec le Tréport:

Paquebots au-dessous de 350 tonneaux, 60 francs;

Paquebots de 350 tonneaux et au-dessus, 120 fr.

Art. 9. — Le pilotage de sortie des bâtiments qui ont à bord en marchandises un sixième au moins de leur jauge est fixé au prix déterminé pour la première zone à l'entrée, indépendamment, s'il y a lieu, du pilotage d'Eu et du Tréport ou de la marée à laquelle a droit le pilote pour la sortie du navire du canal.

Il en est de même pour les navires ayant embarqué de la marne ou du galet de choix dans une proportion excédant la moitié de la jauge du navire, lorsque ce chargement les assujettit à prendre un manifeste de douane.

Les navires qui sortent sur lest ou après une relâche payent les deux tiers du pilotage fixé pour la première zone.

Les pilotes sont tenus de conduire les navires qui quittent le Tréport jusqu'à deux milles au large. Si le capitaine les renvoie plus tôt, ils n'en ont pas moins droit aux salaires fixés ci-dessus. Tout navire ayant franchi les jetées et revenant au port dans la même marée est, dès lors, considéré comme en relâche en ce qui concerne le payement des droits de pilotage à sa seconde sortie.

Art. 10. — Le pilote qui est emmené hors des limites de la station a droit, pendant tout le temps de son séjour à bord, à une indemnité fixe de 25 fr. par jour, indépendamment de l'indemnité de nourriture (25 fr. par jour, soit 12 fr. 50 par repas) et de l'indemnité de retour prévue à l'article 26 du règlement général.

Art. 11. — Toutes les fois qu'un capitaine français ou étranger demande un pilote du Tréport pour le conduire dans un port voisin, celui-ci peut déférer à cette demande avec l'autorisation de l'administrateur de l'inscription maritime du quartier. A quelque point qu'il soit remplacé, en ce cas, par le pilote du port de destination, il n'en reçoit pas moins, indépendamment du pilotage de sortie et, s'il y a lieu, de la conduite de retour, la totalité du prix fixé ainsi qu'il suit par tonneau de jauge:

De la rade du Tréport ou du large à l'entrée de la Somme, 30 centimes.

De la rade du Tréport ou du large à Dieppe, 40 centimes.

Art. 12. — Tout pilote retenu par le capitaine à bord d'un bâtiment en rade a droit à une indemnité de 12 fr. 50 pour chaque marée, tant de jour que de nuit, à compter de celle pendant laquelle le bâtiment aurait pu entrer dans le port.

Dans ce cas, la marée d'entrée ne donne point droit à indemnité.

Tout pilote appelé pour renseignements à bord d'un bâtiment non destiné au Tréport a droit, quels que soient le chargement, le tonnage et l'espèce du bâtiment, à une indemnité de 30 fr.

Art. 13. — Tout capitaine d'un navire français ou étranger, destiné pour Eu ou venant de ce port, quel que soit le tonnage de son bâtiment, est dans l'obligation de prendre un pilote.

Art. 14. — Les bâtiments de l'Etat et du commerce qui montent à Eu ou viennent de ce port, chargés en tout ou en partie, payent au pilote:

De 100 tonneaux et au-dessous, 30 fr.
De 101 tonneaux à 200 tonneaux, 40 fr.
De 201 tonneaux et au-dessus, 50 fr.

Art. 15. — Les bâtiments sur lest et les bateaux à vapeur ne payent que la moitié des prix fixés par l'article 14.

Les bâtiments de l'Etat sont considérés comme chargés.

Art. 16. — Le pilotage du canal étant indépendant du pilotage d'entrée au port du Tréport, tout pilote conduisant un navire à Eu est tenu de le prendre dans le port, mais si, une fois dans le canal, le navire y séjourne, le pilote est payé de sa marée, sans préjudice de son pilotage ultérieur.

De même, le pilote requis pour descendre un bâtiment au Tréport est tenu de l'entrer au port et, s'il y séjourne, de l'amarrer à quai; mais si, par une circonstance indépendante de la volonté de ce pilote, le navire reste en dedans des portes du canal, le pilotage est acquis.

Art. 17. — Dans le cas prévu à l'article précédent, comme dans toute autre circonstance où un pilote est requis seulement pour entrer un bâtiment au canal ou pour l'en sortir, le prix de la marée est fixé comme suit:

Pour les bâtiments de 50 tonneaux et au-dessous, 10 fr.

Pour les bâtiments de 51 à 100 tonneaux, 16 fr.

Pour les bâtiments de 101 tonneaux et au-dessus, 20 fr.

Article 6.

Règlement de pilotage de la station de Dieppe.

Art. 1er. — Les limites de la station de Dieppe sont fixées à une distance de quatre milles au large des jetées.

Art. 2. — L'effectif de la station de Dieppe est de six pilotes et un aspirant pilote.

Art. 3. — Dès sa nomination, tout aspirant pilote, avant d'entreprendre personnellement un travail de pilotage, est tenu d'assister à trente entrées ou sorties aux côtés d'un pilote, à bord d'un bâtiment d'au moins 300 tonneaux de jauge nette. Il sera alors admis à piloter les bâtiments n'ayant pas un tonnage supérieur à 1.200 tonneaux.

Avant d'être admis à piloter les bâtiments ayant plus de 1.200 tonneaux et moins de 2.000 tonneaux, l'aspirant pilote devra, à compter du jour où il aura été nommé, avoir assisté aux côtés d'un pilote à six entrées ou sorties d'un bâtiment de plus de 1.200 tonneaux de jauge et avoir exercé le pilotage pendant au moins six mois.

Pour être admis à piloter les bâtiments de plus de 2.000 tonneaux les aspirants pilotes ayant accompli le stage prévu au paragraphe précédent, devront, en outre, avoir été reconnus aptes à piloter ces grands navires, compte tenu de leur santé, de leur conduite et de leur expérience professionnelle.

Cette constatation d'aptitude est faite par une commission composée du lieutenant de port de Dieppe, chef du pilotage et d'un pilote désigné tous les deux ans par le directeur de l'inscription maritime et choisi parmi ceux qui exercent le pilotage depuis au moins dix années.

Le même pilote peut être maintenu dans ses fonctions à l'expiration de chaque période de deux ans.

La faculté de piloter des navires de plus de 2.000 tonneaux de jauge nette, sera retirée par ladite commission aux pilotes ou aspirants

pilotes qui ne présenteraient plus les garanties que réclame le pilotage des grands navires.

Les pilotes ou aspirants pilotes non autorisés à piloter des navires de plus de 1.200 tonneaux ou de plus de 2.000 tonneaux auront droit, comme leurs collègues, à une part entière dans le produit du pilotage.

Art. 4. — Les pilotes sont tenus d'avoir deux embarcations à propulsion mécanique pouvant tenir la mer par gros temps; chacune d'elles devra être munie d'un canot de 4 mètres de longueur.

Art. 5. — Il devra y avoir toujours une embarcation en croisière au large à environ 3 ou 4 milles, de trois heures avant la pleine mer jusqu'à une heure et demie après. S'il n'y a pas de navires attendus en dehors des heures de marée ci-dessus l'embarcation restera amarrée dans l'avant-port tenue prête à prendre la mer.

Lorsque le temps forcera le bateau pilote à relâcher, le patron, qui sera toujours le pilote de tour, devra en prévenir immédiatement le chef de pilotage ou l'officier de port de service.

Art. 6. — Pour assurer les grosses réparations et le renouvellement du matériel, les pilotes sont tenus de posséder, conformément au paragraphe 2 de l'article 33 du règlement général, un fonds dit « fonds de matériel », dont le montant ne devra pas être inférieur au cinquième de la valeur du matériel.

L'actif du « fonds de matériel » est, comme le matériel, la propriété des pilotes en activité par parts individuelles.

Art. 7. — Toute dépense d'achat ou de réparation ayant pour résultat d'augmenter la valeur du matériel sera prélevée sur le fonds de matériel et viendra en plus-value de la valeur du matériel pour une somme égale.

A l'issue d'une grosse réparation, la collectivité des pilotes ou, s'il en existe, le syndicat des pilotes déterminera quelle part de la dépense est imputable au compte d'exploitation et quelle part doit être imputée au fonds de matériel.

En cas d'insuffisance du fonds de matériel, il peut être fait, exceptionnellement, appel au fonds des pensions sous réserve de remboursement ultérieur.

Art. 8. — A l'arrêté des comptes de chaque exercice, la collectivité des pilotes ou, s'il en existe, le syndicat des pilotes détermine la valeur du matériel en tenant compte de la dépréciation dûe à l'usage et de la plus-value qu'il aura acquise éventuellement à la suite de grosses réparations.

Art. 9. — Il est créé dans la station de pilotage de Dieppe une caisse destinée à servir des retraites et des secours aux pilotes et aspirants pilotes, ainsi qu'à leurs veuves et orphelins, conformément aux dispositions de l'article 24 de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes.

Cette caisse est alimentée:

1° Par une taxe supplémentaire de 6 p. 100 sur toutes les allocations payées aux pilotes et aspirants pilotes de la station;

2° Par une retenue de 5 p. 100 sur toutes les allocations payées aux pilotes et aspirants pilotes de la station.

Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande déterminera:

1° Les conditions d'âge et de service dans le pilotage que devront réunir les pilotes et aspirants pilotes pour avoir droit à des pensions ou à des secours;

2° Les conditions dans lesquelles des pensions ou des secours seront attribués aux veuves et aux orphelins des pilotes et aspirants pilotes;

3° Le taux de ces pensions et secours ainsi que les dispositions relatives à la gestion des fonds provenant de la taxe supplémentaire et de la retenue prescrite par le paragraphe 1er du présent article.

Cette caisse est administrée par une commission composée de l'administrateur de l'inscription maritime, président, et de deux pilotes désignés par leurs collègues.

Art. 10. — Toutes les fois qu'un capitaine ou un courtier maritime a réclamé l'assistance d'un pilote, ou que le signal convenu a été hissé à la tête du mât de misaine pour la sortie, il est accordé le payement d'une marée au pilote qui se sera rendu à bord, quand bien même le navire ne sortirait pas.

Si la sortie n'a pu avoir lieu, pour une cause indépendante de la volonté du capitaine, le pilote ne recevra qu'une demi-marée.

Art. 11. — Les navires, soit de l'Etat, soit du commerce, qui entrent dans le port de Dieppe, payent les frais de pilotage, quelle que soit la distance du port où ils auront été abordés, à raison de 0 fr. 414 par tonneau de jauge nette.

Art. 12. — Lorsqu'un navire abordé par le pilote ne doit pas entrer dans le port et qu'il se borne à venir sur rade pour y attendre des ordres, le pilote ne peut prétendre qu'à la moitié du salaire d'entrée.

Si le capitaine retient le pilote à bord pour la sûreté de son bâtiment, il lui payera, en outre, ses marées à raison de 12 fr. 50 par marée.

Les navires abordés en dedans de la jetée acquitteront le tiers du pilotage principal.

Quant aux navires abordés dans l'avant-port, leur pilotage ne donne lieu à aucun salaire. Néanmoins, ces pilotes sont tenus de monter à bord pour placer le navire en lieu sûr et alors ils ont droit à 6 fr. 90 si le navire reste dans l'avant-port, 13 fr. 80 s'il entre, dans la même marée, dans l'un des bassins Duquesne ou du Canada et à 16 fr. 50 s'il entre, dans la même marée, au bassin Bérigny ou au bassin de Paris.

Les bateaux de plaisance payent comme les bâtiments de commerce.

Seuls, les bâtiments armés à la petite pêche et à la pêche au large sont dispensés de l'obligation de prendre un pilote.

Art. 13. — Les bâtiments arrivant en relâche ou sur lest ne payent que la moitié du pilotage principal, quelle que soit la distance où ils auront été abordés.

Le salaire du pilote qui est monté à bord en dedans des jetées est réduit au quart de la taxe de pilotage.

Lorsque les navires qui ont relâché reprennent la mer pour continuer leur voyage, ils doivent, à la sortie, le même pilotage qu'à l'entrée; à moins qu'au moment de la relâche ils n'aient été abordés en dedans des jetées, auquel cas il sera payé, au départ, la moitié du prix du pilotage principal.

Si, pour une cause indépendante de la volonté du capitaine, un navire arrivant à Dieppe ne pouvait entrer au bassin et si, au lieu de s'échouer dans le port, il retournait sur rade, sa position serait assimilée à celle du bâtiment en relâche pour le payement des frais de pilotage. Si le capitaine gardait alors le pilote, il lui devrait ses marées conformément au paragraphe 4 de l'article 17.

Art. 14. — Si minime que soit le tonnage des bâtiments qui réclament l'essistance d'un pilote, la taxe de pilotage ne peut être calculée sur moins de 50 tonneaux. Dans tous les cas, la taxe de pilotage ne descend jamais, excepté quand il n'est dû que des marées, au-dessous des prix indiqués ci-après, savoir:

A l'entrée, 29 fr 90.
A la sortie, 14 fr. 95.

Les paquebots à service journalier payent, à chaque voyage, une taxe unique, comprenant l'entrée et la sortie, et dont le chiffre est fixé comme suit:

Pour les paquebots de 300 tonneaux et au-dessus, 69 fr.
Pour les paquebots au-dessous de 350 tonneaux, 34 fr. 50.

Les bateaux faisant, avec le port de Dieppe, un service régulier comportant chaque semaine plusieurs départs à jour fixe, payent également une taxe unique fixée comme suit:

Pour les vapeurs de 200 tonneaux et au-dessous, 46 fr.
De 201 à 350 tonneaux, 69 fr.
De 351 à 600 tonneaux, 115 fr.
De 601 à 1.000 tonneaux, 172 fr. 50.
Au-dessus de 1.000 tonneaux, 230 fr.

Art. 15. — Le pilote ayant pris un navire dans le bassin de Duquesne ou le bassin du Canada pour le sortir du port dans la même marée recevra, outre le pilotage de sortie, une marée de 12 fr. 50 et une marée de 18 fr. 75 s'il le prend dans le bassin de Bérigny ou dans le bassin de Paris.

Lorsque le navire n'est pas à quai, le capitaine doit envoyer au pilote une embarcation pour qu'il se rende à bord.

Si le pilote, par l'effet d'un contre-ordre indépendant du vent ou des marées, est contraint de rentrer le navire déjà parvenu à mi-chenal, il lui sera payé le pilotage de sortie ainsi que la marée de 12 fr. 50 ou de 18 fr. 75 prévue par le paragraphe 1er du présent article.

Dans toute autre circonstance, ou si le bâtiment n'a pas atteint le point susindiqué, le pilote n'a droit qu'au payement de deux marées d'après le tarif. Il sera tenu, dans tous les cas, de réamarrer le bâtiment. Si le navire a déjà franchi les jetées et s'il vient alors à rentrer dans le port, il est considéré comme en relâche, pour le payement des droits de pilotage.

Art. 16. — Les pilotes sont tenus de conduire les navires qui quittent le port de Dieppe, jusqu'à deux milles en rade. Si le capitaine les renvoie plus tôt, leur salaire est également dû.

De son côté, le capitaine doit, à la sortie, procurer au pilote les moyens de retourner à terre.

Dans le cas où, arrivé à la limite de deux milles, le pilote ne peut être congédié, pour quelque motif que ce soit, il cesse ses fonctions de pilote à dater de ce moment. Il est traité à bord comme officier.

Il a droit, pendant tout le temps de son embarquement, aux appointements fixés à 25 fr. par jour, indépendamment de la nourriture, et reçoit, en outre, la conduite de retour, depuis le port de France où il est débarqué jusqu'à Dieppe.

Si le pilote est amené dans une colonie française ou en pays étranger, son rapatriement, aux frais du bâtiment s'effectue dans le plus bref délai. Il est traité comme officier à bord du navire qui le rapatrie, continue à jouir des appointements de 25 fr. par jour jusqu'au jour de son retour dans un port de France, et il lui est payé, en dernier lieu, des frais de conduite, de ce point jusqu'à son quartier, conformément à l'alinéa précédent.

Art. 17. — Le pilote qui, à l'entrée, conduit un navire jusque dans le bassin Duquesne ou dans celui du Canada, doit recevoir, outre le pilotage, une marée de 12 fr. 50 et une marée et demie, soit 18 fr. 75, s'il le conduit dans le bassin Bérigny ou dans celui de Paris.

Une allocation de 11 fr. 50 est accordée par écluse franchie au pilote requis pour passer un navire du port dans les bassins et, réciproquement, d'un bassin dans un autre.

Cette allocation sera doublée si le mouvement s'effectue entre le coucher et le lever du soleil.

Si un navire se trouvait à portée d'entrer à la pleine mer et si le capitaine, soit à cause de la nuit, soit à cause du tirant d'eau de son navire ou parce que les bassins n'ouvriraient pas, voulait séjourner sur la rade ou reprendre le large pendant une ou plusieurs marées, il serait payé au pilote 12 fr. 50 pour chaque marée, tant de jour que de nuit, à compter de la pleine mer où il aurait pu rentrer dans le port; dans ce cas, la marée d'entrée n'est pas comptée.

Tout capitaine qui, pour la sûreté de son bâtiment, veut garder un pilote pendant le temps qu'il reste dans le port proprement dit, soit à l'entrée, soit à la sortie, lui paye ses marées de jour et de nuit comme à la mer.

Tout navire étranger entrant dans les bassins ou en sortant est tenu de prendre un pilote.

Art. 18. — Lorsqu'un capitaine français ou étranger demande un pilote de Dieppe pour le conduire dans un port de la Manche, celui-ci peut déférer à cette demande après autorisation du chef du pilotage.

A quelque point qu'il soit remplacé, en ce cas, par le pilote de la station, il n'en reçoit pas moins, indépendamment de la conduite de retour, la totalité du prix fixée comme suit par tonneau de jauge nette:

De la rade de Dieppe ou du large de Saint-Valéry-en-Caux au Tréport, 40 centimes.
De la rade de Dieppe ou du large à Fécamp, 50 centimes.
De la rade de Dieppe au Havre et à l'entrée de la Somme, 70 centimes.

Le minimum des perceptions est fixé à 100 francs, le maximum à 400 fr.

Art. 19. — Quand un bateau pilote est mis en quarantaine par une décision du service sanitaire, les pilotes reçoivent une indemnité de 12 fr. 50 par marée, les autres membres de l'équipage, 10 fr.

Quant au bateau pilote mis en quarantaine, il reçoit:

S'il jauge de 12 à 20 tonneaux, une indemnité de 40 fr. par marée.

S'il jauge plus de 20 tonneaux, une indemnité de 12 fr. 50 par marée.

En outre, les pilotes et l'équipage ont droit au coucher et à la nourriture durant tout le temps de leur séjour à bord.

Art. 7. — Le ministre de la marine marchande est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 14 décembre 1929.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République:

Le ministre de la marine marchande,

LOUIS ROLLIN.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Chambre de commerce d'Agen.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre du commerce et de l'industrie,

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, modifiée par la loi du 6 novembre 1918;

Vu la loi du 9 avril 1898 sur les chambres de commerce;

Vu la délibération du 27 juin 1929 par laquelle la chambre de commerce d'Agen a sollicité la déclaration d'utilité publique de l'acquisition de l'immeuble destiné à l'installation de ses services;

Vu le procès-verbal de l'enquête et l'avis du commissaire enquêteur;

Vu l'avis du ministre des finances;

Vu l'avis du préfet de Lot-et-Garonne;

La section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, du travail et de la prévoyance sociale du conseil d'Etat entendue,

Décrète:

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique l'installation des services de la chambre de commerce d'Agen dans un immeuble dit « Hôtel Marty », sis à Agen, rue des Ecrevisses et rue Jacquard, conformément au projet susvisé, adopté par cette compagnie, et comportant l'acquisition de cet immeuble.

Art. 2. — Le ministre du commerce et de l'industrie est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 20 décembre 1929.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République:

Le ministre du commerce et de l'industrie,

P.-E. FLANDIN.

Chambre de commerce de Dunkerque.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre du commerce et de l'industrie,

Vu la loi du 9 avril 1898 sur les chambres de commerce;

Vu l'article 16 de la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande, modifié par l'article 114 de la loi du 26 mars 1927;

Vu la loi du 22 octobre 1919 concernant l'amélioration et l'extension du port de Dunkerque;

Vu les décrets des 16 mai 1917 et 24 juin 1920 qui ont institué des péages au port de Dunkerque au profit de la chambre de commerce de cette ville;

Vu les décrets des 5 octobre 1927 et 3 octobre 1928 qui ont provisoirement relevé le taux desdits péages;

Vu la délibération en date du 29 septembre 1928 par laquelle la chambre de commerce de Dunkerque a sollicité l'autorisation de prélever, sur les disponibilités des péages perçus à son profit, une somme de 25.000 fr. en vue de l'amélioration de la circulation au droit de la forme de radoub n° 1, au port de Dunkerque;

Vu l'avis du ministre des travaux publics en date du 5 juillet 1929;

Vu l'avis du ministre des finances en date du 17 octobre 1929;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle ont été soumises les propositions de la chambre de commerce de Dunkerque, et notamment l'avis de la commission d'enquête en date du 13 mai 1929;

La section des finances, des travaux publics, de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, du travail et de la prévoyance sociale du conseil d'Etat entendue,

Décrète:

Art. 1er. — La chambre de commerce de Dunkerque est autorisée à prélever, sur les disponibilités du produit des péages perçus à son profit, une somme de 25.000 francs, en vue d'assurer sa contribution aux dépenses d'élargissement et d'amélioration de la chaussée qui relie, à l'extrémité Est de la forme de radoub n° 1, l'écluse Guillain à l'écluse Trystram.

Art. 2. — Le ministre du commerce et de l'industrie est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 15 décembre 1929.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République:

Le ministre du commerce et de l'industrie,

P.-E. FLANDIN.

Chambre de commerce de Honfleur.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre du commerce et de l'industrie,

Vu la loi du 9 avril 1898 sur les chambres de commerce;

Vu l'article 16 de la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande, modifié par l'article 114 de la loi du 26 mars 1927;

Vu le décret du 27 août 1908 qui a déclaré d'utilité publique les travaux de construction de nouveaux quais au port de Honfleur;

Vu le décret du 21 octobre 1920 qui a réalisé la fusion des divers péages perçus au port de Honfleur au profit de la chambre de commerce de cette ville;

Vu les décrets des 13 janvier 1922, 11 août 1925 et 1er novembre 1928 qui ont modifié les taux desdits péages;

Vu la délibération en date du 8 juin 1928 par laquelle la chambre de commerce de Honfleur a sollicité le relèvement des péages sur les marchandises perçus à son profit audit port;

Vu l'avis du ministre des travaux publics du 23 avril 1929;

Vu l'avis du ministre des finances en date du 2 septembre 1929;

Vu le dossier de l'enquête ouverte sur les propositions de la chambre de commerce de Honfleur et notamment l'avis de la commission d'enquête;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Le 2° du paragraphe C de l'article 2 du décret du 11 août 1925, modifié par le décret du 1er novembre 1928, fixant le taux des péages perçus au port de Honfleur sur les marchandises, est remplacé par les dispositions suivantes:

C. — *Péages sur les marchandises.*

. . . . . .

2° Marchandises embarquées.

A. — A destination d'un port étranger, de la grande pêche ou des colonies:

Vins de Champagne, vins mousseux et liqueurs:

a) Par caisse de 10 litres au maximum, 50 centimes;

b) Par caisse de plus de 10 litres, 1 fr.

Fruits de table frais, par tonne, 3 fr.

Beurres, volailles, œufs, fromages, cidres en bouteilles, par quintal métrique, 80 centimes.

Toutefois, les œufs et fromages de provenance étrangère et transitant par le port de Honfleur seront exonérés, à la sortie, de la taxe de 80 centimes.

Vins en fûts ou en bouteilles, autres que les vins de Champagne et les vins mousseux, par hectolitre, 80 centimes.

Cidres autres que les cidres en bouteilles, par hectolitre, 50 centimes.

Autres marchandises ou produits, par tonne, 50 centimes.

Toute expédition inférieure à un hectolitre pour les vins et cidres, à un quintal métrique pour les beurres, volailles, œufs, fromages et cidres en bouteilles, à une tonne pour les autres marchandises, sera comptée pour un hectolitre, un quintal métrique ou une tonne. Toutefois, pour les petits colis isolés dont le poids sera inférieur à 50 kilogr., le droit perçu sera limité à 50 centimes.

B. — A destination d'un port français:

Toutes marchandises, par tonne, 10 centimes.

Art. 2. — Il n'est rien innové en ce qui concerne les autres dispositions du paragraphe C du décret du 11 août 1925.

Art. 3. — Le ministre du commerce et de l'industrie est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal*