

Moments de mer # 06 > témoignage

Denis Cayeux, pilote maritime

Sur la passerelle du Zhen Hua 6, un observateur, jumelles en mains observe la mer avec attention.

C'est un pilote, un marin qui d'ordinaire commande des navires en position moins tragique, les rentre et les fait sortir du port, parfois même avec une furie de temps, mais jamais comme aujourd'hui...

En face, à quelques centaines de mètres, l'Abeille Gascogne s'acharne sur sa remorque, tente de redresser ce « transporteur de colis lourds » dans le lit du vent. Voilà bien le problème d'aujourd'hui : le vent. Force 8 avec des creux de trois à quatre mètres.

Le Zhen Hua 6 est en bien mauvaise posture. Ses chaînes de mouillage emmêlées avec celle d'une bouée de balisage, il dérive vers la côte. Impossible de se remettre seul dans le bon cap.

On décide alors d'envoyer un pilote à bord en préliminaire, puis une Abeille. Normal, on est juste devant le port du Havre ! La situation se dégradant, c'est naturellement à lui qu'a incombé la coordination de ce qui n'était au départ qu'une péripétie et qui s'est transformé au fil du temps en sauvetage...



Mais pour saisir le côté peu ordinaire de la situation, car on voit très rarement un pilote coordonner le sauvetage du navire sur lequel on l'a juché, il importe de comprendre ce qu'est le métier de Pilote dans ses aspects pratiques. Moments de mer a rencontré pour vous Denis Cayeux (pilote maritime), celui-là même qui était sur l'aileron de la passerelle du *Zhen Hua 6* en ces instants si délicats.

LE METIER DE PILOTE, C'EST QUOI ?

Moments de mer : Pourriez-vous, Denis, résumer en quelques mots les fondements de votre métier de pilote.

Denis Cayeux : si je me réfère strictement aux textes officiels, je dirais que le pilotage réside dans l'assistance donnée aux capitaines de navires par des personnes commissionnées par l'état – dont je suis – pour la conduite des navires à l'entrée et la sortie des ports, rades, etc.

Mdm : Faut-il alors connaître tous les navires ?

D.C. Non, pas dans le détail, c'est impossible pratiquement ! Je vais prendre un exemple proche de vous. Est-ce que vous êtes sûr de savoir conduire toutes les voitures ? Non bien sûr, et pourtant lorsque vous en louez une, vous la prenez rapidement en main. L'embrayage, l'accélérateur, le volant, tous ces organes se situent toujours au même endroit et servent à la même chose. Après, on ressent des réactions différentes que l'on apprend à dompter petit à petit.

Pour nous, c'est un peu la même chose à un détail près : nous savons beaucoup de choses sur le comportement des navires avant de monter dessus puisque nous avons tous fait le long cours. D'autre part, nous tenons nos

connaissances régulièrement à jour. Quand nous arrivons à bord, nous avons donc une petite idée de ce que l'on risque de trouver, à quel fonctionnement nous devons nous attendre. Ce qui n'est pas forcément le cas pour une voiture de location !

Enfin, pour chaque manœuvre, avant d'embarquer, nos services nous procurent des fiches qui décrivent les éléments essentiels : pas d'hélice, longueur, largeur, tirant d'eau, type et nombre de gouvernails, etc. C'est une aide très précieuse car tout cela influe sur la conduite des bateaux !

Mdm : Doit-il connaître parfaitement son plan d'eau ?

D. C. : Oui, mille fois oui ! C'est la base même du métier ! Et dans le maximum de détails !

Je parlais plus haut du besoin de mise à jour de nos connaissances sur notre environnement. Nous disposons pour cela d'outils très performants : Des cartes de sondes à des échelles très précises, remises à jour presque tous les mois, des notes d'informations périodiques, avis de travaux, modifications de balisage, etc. C'est que ça remue les fonds, avec des marées comme celles que l'on a au Havre ! Nous possédons aussi – c'est un outil majeur – d'un simulateur très réaliste qui permet un entraînement régulier sur tous les types de navires, et dans les conditions météo et de marée les plus extrêmes. Nous avons pu ainsi apprendre à manoeuvrer dans port 2000 avant même qu'il ne soit ouvert au trafic !

Mdm : comment s'opère une mission (un tour) en général ?

D.C. Un bateau annonce son ETA* pour renseigner la capitainerie de l'imminence de son arrivée.

Environ trois heures avant sa présentation effective, le capitaine se met en liaison directe avec le port. Un contrôleur vérifie alors que le poste pressenti pour lui est libre. Puis ce dernier prévient la station de pilotage, en l'occurrence le pilote de garde.

Si le poste est disponible, il entre directement ou attend sur rade. Il existe plusieurs zones spécialement aménagées au large pour cela.

C'est la règle générale, mais certains navires ne peuvent être pilotés que dans certains créneaux horaires. Les cas les plus courants, ce sont les pétroliers et minéraliers dont le fort tirant d'eau demande le passage à des instants précis de la marée.

Ensuite, deux heures avant l'heure définie, on désigne le pilote.

Puis c'est le départ en vedette ou en hélicoptère, direction le large. Il faut environ une demi-heure de navigation de la station pour rejoindre le lieu où se présentent les navires entrants. En hélicoptère, on doit compter 10 à 15 minutes de vol. Pour Antifer, de 20 à 30 minutes...

À bord du navire, en tout premier lieu, nous saluons capitaine et marins. Car tout doit s'effectuer dans le respect mutuel. On échange ensuite des informations techniques, le tout bien sûr en anglais : caractéristiques et équipement du navire, avaries éventuelles.

Vient ensuite le moment où l'on évalue la manoeuvre prochaine, le nombre de remorqueurs à commander. Bien entendu, tout varie selon le genre de navire et le temps qu'il fait.

On décrit ensuite nos intentions au commandant qui peut mettre son veto et imposer des solutions qui lui semblent mieux adaptées. En temps normal, nous ne cherchons jamais à nous substituer à lui. Notre présence ne se justifie pas pour faire du forcing mais simplement pour préconiser sans imposer !

La direction des opérations — le commandement — lui appartient toujours, même si dans les faits, il laisse souvent faire le pilote...

*ETA : Estimated Time of Arrival

Mdm : comment fonctionne la station de pilotage du Havre, comment s'organise-t-elle ?

D.C. C'est un syndicat professionnel qui comporte une cinquantaine de pilotes et salarie environ 45 personnes pour ses besoins logistiques.

Cette structure privée assurant une mission de service public fonctionne sous tutelle de l'Etat, via les Affaires Maritimes. En particulier, c'est l'Institution qui fixe les tarifs, la composition du matériel, l'effectif des pilotes et les limites géographiques d'intervention de la station.

Le travail s'effectue à tour de rôle pendant 6 jours d'affilés d'astreinte 24 heures / 24, puis nous coupons 4 journées complètes.

Ici, chacun part donc tour à tour et les prévisions d'affectation sont mises sur une liste que chaque pilote peut consulter sur place, par le net, ou directement sur son GSM.

Chaque journée commence à 18 heures. Bien entendu les 50 pilotes ne sont pas tous en liste, on intègre les congés,

indisponibilités, etc. Ce rythme comporte un avantage énorme : nous nous rencontrons tous au moins une fois durant l'astreinte de 6 jours. De fait, tout le monde se connaît, ce qui est important, car nous échangeons constamment nos informations techniques. Nous disposons ainsi d'un « patrimoine commun de savoir » énorme. C'est notre force au Havre !

Mdm : Le Havre est-il un port difficile ?

D. C. : Ici, l'essentiel du trafic transite par le même endroit, des porte-boîtes de 350 mètres de long, autant que des voiliers de plaisance. Ça n'est pas simple de faire cohabiter tout le monde !...

Le plan d'eau comporte en outre un sas – l'écluse François Ier – qui voit passer environ 45 % du trafic. C'est extrêmement important en quantité et les mouvements sont toujours délicats dans des eaux aussi resserrées !

Antifer, l'autre spécificité du Havre, n'accueille que des très gros pétroliers. C'est une difficulté supplémentaire mais pas majeure, c'est disons, une « singularité » ! Là-bas, tout est dimensionné en fonction de ces navires très particuliers. On ne fait ni plus grand, ni plus lourd ! Leur taille et leur poids et la nature de leur cargaison les rendent très techniques à piloter.

Car ici, tout se conjugue : longueur (couramment 350 mètres), tirant d'eau (plus de vingt mètres), déplacement et courants.

Même si l'on ne manoeuvre qu'aux instants les plus calmes des marées, aux étales, tout doit être anticipé et calculé au millimètre près. À la moindre imprécision, c'est la casse assurée !

Nous travaillons toujours ces navires à deux. Dans ce cas, il y a toujours un « chef » qui dirige l'opération, le second fournissant des compléments d'informations au premier. Les pétroliers sont avec les grands porte-conteneurs, notre domaine d'excellence. Seuls les pilotes les plus expérimentés sont désignés, car ici, aucun risque n'est toléré...

Revenons au « port historique » du Havre. La vraie complication, ce sont les croisements entre les très grosses unités. Cette opération — c'en est une à part entière — avec le déplacement inouï de certaines unités n'est jamais anodine. Car si l'attention est absolument de mise, on doit aussi veiller à perdre un minimum de temps. Là, le simulateur est utile, car nous pouvons tester nos limites. Nous voyons mieux jusqu'où l'on peut aller ! Mais il n'y a pas de miracle : la prudence est toujours la règle !

Mdm : quelles sont les conditions météo maximales admissibles ?

D.C. Je vais contredire un peu le propos précédent, mais je dois avouer que, paradoxalement, nous n'avons pas de limite définie. Nous considérons que le « tous temps » fait partie d'un service de qualité. En revanche, nous n'engageons jamais ni la sécurité d'un navire, ni celle de nos équipages, ni celle de notre matériel, ni la nôtre. Il vaut mieux perdre quelques heures qu'un bateau !

L'état de la mer peut être un critère important mais pas prépondérant, jusqu'à un certain niveau bien sûr ! Si elle se montre agressive, nous n'employons plus de vedette, mais notre hélicoptère. Il nous treuille directement sur le pont, ce qui est bien plus sûr. Il n'y a qu'à voir le cas du *Zhen Hua 6*. Le vent était très fort, pourtant je suis bien monté à bord.

C'est aussi fonction des navires, de leurs contraintes commerciales, qui sont très lourdes. On cherche toujours à « arranger » un capitaine en facilitant son entrée ou sa sortie. Cela aussi fait partie du service, mais encore une fois, nous n'engageons pas la sécurité.

Le port a de même son mot à dire. Il peut interdire tout mouvement si les risques sont trop élevés. Mais cette situation demeure extrêmement rare ! La houle, dans le cas de navires à risque comme les grands pétroliers, peut influencer sur les décisions. Une entrée à Antifer peut être retardée si les creux dépassent deux mètres, car cela devient dangereux pour les remorqueurs et surtout pour les lamaneurs.

La vraie limite au final, c'est moins les navires que les hommes.

Mdm : Pilote, est-ce un métier extrême ?

D.C. Tout dépend sous quels aspects on l'aborde ! Dans l'absolu, non, même si l'on a toujours en tête l'image d'une montée vertigineuse le long d'une haute coque avec l'échelle souple — l'échelle de pilote — depuis la vedette qui se dandine en bas. Les hélitreuillages et autres montées ou descentes ne sont pas particulièrement durs physiquement. Tout au plus si l'on escalade la grande muraille d'un pétrolier léger par exemple, il ne faut pas regarder en bas, encore que...

Quand tout va bien au niveau météo ou technique, c'est comme pour tous les domaines, c'est un métier parfait !

Par contre, dès que la situation se dégrade, par gros mauvais temps par exemple. Les difficultés deviennent telles que la tension monte très vite, même si le mot d'ordre ab-

solu est de garder son sang-froid !

À ce moment-là, oui, cela peut devenir un métier éprouvant, mais c'est heureusement ponctuel.

Le plus dur en général et surtout dans ces instants, c'est de savoir gérer son sommeil et — on n'y pense pas assez — son alimentation. On est vite tenté de grignoter une petite chose par-ci par-là, et d'un coup, la fatigue nous casse en deux. C'est très mauvais !

Il ne faut pas oublier que l'on peut être appelé à n'importe quel moment du jour et de la nuit. La chance c'est que nous le savons un peu à l'avance.

On peut donc anticiper...

Si je dois résumer mon propos, je crois que le plus dur serait la gestion des horaires qui sont parfaitement aléatoires. Le reste, on s'accommode toujours et puis ce métier est tellement passionnant !...

Mdm : Un bateau ou un type de navire préféré ?

D.C. Oui, bien sûr, ce sont les porte-conteneurs !

C'est toujours très bien fait à l'intérieur, bien « carré ». Ils sont souvent très récents, agréables à vivre, même pour les courts moments que nous passons à bord. Ce sont des machines puissantes aux lignes très équilibrées.

Il faut aussi le dire, ces navires valorisent le pilote.

Ils remplacent presque les grands tankers en terme de prestige.

Mais au fond, je me demande si je ne suis pas amoureux de tous les bateaux, même s'il y en a de franchement vilains !...

LE SAUVETAGE

Mdm : Revenons au cas du Zhen Hua 6. Constitue-t-il un cas unique ?

D.C. Oui, pour moi, pilote, je n'ai aucun précédent du genre. Mais je dois souligner que cette opération n'a jamais été pour moi qu'un travail comme un autre. C'était, certes particulier, cela devenait urgent, mais c'est tout ! Avec Xavier de Montais, on ne pensait qu'à sauver le bateau, disons pour modérer le propos, à le mettre hors de danger.

Mdm : Avez-vous connu pareille situation en d'autres temps et autres lieux ?

D.C. J'ai des souvenirs de moments scabreux mais pas de sauvetages purs. J'en ai un particulier qui me revient spontanément à l'esprit.

C'était voici une bonne poignée d'années au quai Hermann-

du-Pasquier. Un jour où le temps particulièrement mauvais secouait durement les bateaux amarrés. Arriva ce qui devait arriver, un cargo classique, de ceux que l'on ne voit plus guère maintenant, rompt ses amarres. Il s'écarte irrésistiblement vers le milieu du bassin. Panique à bord, pourtant rien de très dangereux.

On appelle une l'Abeille et un pilote. Je suis alors désigné et nous nous rejoignons, l'Abeille 7 et moi, dans l'écluse Quinette-de-Rochemont, le sas qui donne dans le bassin où le petit drame se déroule. Ce remorqueur dispose une échelle qui me permet de monter à bord.

Sous mes directives, la 7 a remis le bateau à sa place sans grosse difficulté. Mais ils ont eu chaud car compte tenu de l'exiguïté du bassin, en dix petites minutes, ils auraient pu s'encaster dans les navires accostés de l'autre côté. Là, ç'aurait été beaucoup moins drôle !

Mdm : Quelles émotions ressent-t-on lorsqu'on se retrouve hélitreuillé sur un navire en détresse comme le Zhen hua 6 ?

D.C. Dans ces situations, nous restons très froids, très techniques. Il est impératif de laisser nos préoccupations, bonnes ou mauvaises, au vestiaire.

Dans les tous premiers temps, on cherche à comprendre ce qui se passe, à échafauder tous les scénarios possibles et imaginables.

Lorsqu'on est en hélicoptère, plusieurs tours sont nécessaires pour comprendre à la fois l'environnement et le comportement du navire.

Une fois à bord, à un moment où l'on a appréhendé l'essentiel du sujet, on tente de rassurer les marins, de leur expliquer ce qui va suivre.

Sur le Zhen Hua 6, j'ai tenté d'évaluer avec Xavier de Montais et son Abeille de quelles ressources extérieures je disposais, puis le remorquage a commencé à très faible allure car la mer était vraiment grosse...

Une fois remonté dans la zone d'attente, hors de tout danger, j'ai complété mes premières informations en faisant un tour sur le pont, contrôlé le chargement et la façon dont il était gréé, inspecté l'état des chaînes d'ancres, puisque c'étaient elles qui posaient problème.

Mdm : Comment gérer le stress d'un commandant de navire en situation dégradée ?

D.C. A bord du Zhen Hua 6, le commandant semblait déconnecté de la situation d'ensemble. Il faisait une fixation sur le corps de bouée que l'emmêlement des chaînes et de

la dérive plaquait contre sa coque. À ce moment, je suis rentré de plain-pied dans une de mes problématiques majeures : ne pas « démonter » un capitaine qui s'obstine dans l'erreur. Démonter veut dire se substituer à lui presque de force en face de ses subalternes. C'est excessivement mauvais car il se bloquera définitivement, ce qui peut avoir de graves conséquences puisqu'il demeure seul maître à bord. Qui plus est pour un Chinois dont le sens de l'honneur est particulièrement exacerbé.

On doit, surtout dans une période comme celle-ci, chercher à former un bon tandem avec le capitaine. Je me mets donc d'abord à son niveau, disons à plus ou moins adhérer à sa propre solution pour l'orienter petit à petit vers la mienne, en douceur donc. Je n'ai quasiment jamais besoin de « hausser » le ton.

C'est très important d'être un peu psychologue. C'est même une des bases du commandement.

Mon capitaine sur le *Zhen Hua 6* était excessivement stressé, et il était donc très important, lorsque la manœuvre s'est engagée, que l'on sente la pertinence de mes ordres. Quand la *Gascogne* a croché, les résultats sont très vite arrivés.

Il a quand même fallu une bonne heure pour que tout soit opérationnel. Rien n'est simple dans ces moments-là. Il faut aussi veiller à la sécurité du remorqueur car il s'agit énormément dans cette mer nerveuse. Il faut aussi bien connaître qui l'on a en face dans l'Abeille. Par chance, c'était le cas avec Xavier de Montais !

Mdm : Est-ce que l'on note actuellement une recrudescence d'accidents, de naufrages ? Ou au contraire leur nombre tend-il à baisser ?

D.C. C'est impossible à savoir précisément.

Un cas comme le *Zhen Hua 6* est vraiment exceptionnel. En presque 15 ans de pilotage, je n'ai eu qu'un autre cas en plus des deux précités.

C'était au plus noir de l'immense tempête de 99, quai de Bougainville derrière l'écluse François Ier. Trois bateaux ont rompu leurs amarres et sont partis en même temps au fond de la darse s'encastrent les uns dans les autres. Tout le monde s'est mis à paniquer, imaginant la totale catastrophe. On n'a rien pu faire, la mer était déchaînée, même dans les eaux fermées du bassin.

Une abeille a tout de même réussi à me hisser à bord du plus grand d'entre eux. C'était étonnant d'ailleurs de voir comment du plus petit au plus grand ils étaient entassés, entre poupees russes et tables gigognes !

Il a fallu attendre le retour au calme pour remettre de l'ordre dans ce fatras. Le plus surprenant, c'est que personne

n'a déploré de casse sérieuse !

Revenons au nombre d'accidents. Indéniablement, les navires sont de mieux en mieux équipés du point de vue sécurité. Le SMDSM avec son système de transmission d'alerte détresse ultra-performant, est une des pierres angulaires du dispositif qui se met (trop lentement) en place. Bien que l'âge moyen des navires en flotte diminue, la qualité de certains équipages me laisse en revanche souvent perplexe...

Mdm : D'après vous, la pression des médias et de l'opinion publique peut-elle être un vecteur d'amélioration de la sécurité maritime ?

D.C. Absolument, ça se voit très distinctement ! La médiatisation de certains événements, même si elle comporte nombre d'effets pervers, a l'avantage de chasser l'image du « cargo pollueur » de l'imaginaire collectif au profit d'une réflexion plus mûre sur le sujet maritime et moins « à fleur de peau » quant au devenir de sa plage de vacances. C'est un progrès considérable lorsqu'on sait à quel niveau d'ignorance de l'univers maritime se situent les Français !

Les politiques commencent à relayer ces effets d'opinion. Pour ne citer que cela, il n'y a qu'à regarder le raffermissement des réglementations qui régissent le transport de cargaisons dangereuses. Il est conséquence directe des naufrages de l'Erika et du Prestige et de tout le bruit qu'ont fait les médias, écrits ou télévisuels, même si énormément de bêtises ont été dites.

C'est vrai, pour que la presse se mobilise, il faut que les catastrophes soient spectaculaires et comportent comme conséquences majeures le confort du public. Si les marins sont en danger, on ne s'en fiche pas trop, mais un peu quand même. L'essentiel est que l'on puisse réserver sa maison de vacances sur le littoral en étant sûr de ne pas patauger sur les galettes de fioul N°1...

En tout état de cause, pourvu que cette mobilisation du public — très positive en elle-même — soit durable et sans catastrophe si possible ! Nous, professionnels de la mer, ne nous en porterons que mieux...

Le Havre

Les 12 décembre 2006 et 8 janvier 2007