

Conférence d'André Gaillard sur la situation du pilotage maritime en France, le 26 mars 2022, lors de l'Assemblée générale de la section Île-de-France du Mérite Maritime

André Gaillard est né à Nice en 1972. Il entre à l'école nationale de la Marine Marchande de Marseille en 1991 et obtient son brevet de Capitaine illimité (C1NM) en 2001 après avoir navigué principalement sur des navires à passager (ferries et croisière). Il devient pilote du port de Marseille-Fos en 2003, puis des ports de Nice-Cannes-Villefranche en 2008. C'est la particularité de la Méditerranée avec ces 2 stations de pilotage qui sont liées. Il est élu président de la station de pilotage de Nice en 2015, fonction qu'il occupe jusqu'en 2020. Il est nommé conseiller technique de la Chambre de Commerce Nice-Côte d'azur en 2016 et élu président de l'Union Maritime 06 (association regroupant les professionnels du monde maritime et portuaire local) en 2018. En plus de promouvoir le métier de pilote, André Gaillard apporte une vision plus large en plaidant pour la modernisation des infrastructures portuaires françaises et en soutenant le secteur du transport maritime dans son ensemble. L'un de ses objectifs est d'informer le public et de conseiller les élus sur les atouts environnementaux du commerce maritime, en tant que mode de transport le moins polluant par tonne ou par passager, tout en promouvant des solutions de technologies plus vertes.



André Gaillard lors de la conférence.
(Photo : Y-N. Massac)

Il est secrétaire général de la FFPM depuis juillet 2021 quand son prédécesseur, Henry Caubrière, a pris la présidence en remplacement de Jean-Philippe Casanova et membre de la section IdF du Mérite Maritime. Le siège de la FFPM est à Paris.

Le pilotage maritime français

90 % des échanges mondiaux de marchandises se font par voie maritime. Les navires sont de plus en plus grands mais les ports maritimes n'ont pas grandi dans les mêmes proportions. Par exemple à Nice, le port n'a absolument pas évolué depuis 1907. Les bassins et les quais sont ceux de 1907. Les ferries mesuraient environ 120 m de long dans les années 1970, 150 m au milieu des années 1980, 200 m au début des années 2000 et aujourd'hui la plupart des ferries font 230/240 m. Les navires grandissent en longueur mais aussi en largeur et en hauteur. Un navire comme l'Oasis of the Seas fait 80 m de haut par rapport à sa quille pour 360 m de long. Il y a 16 ponts passagers. Sa largeur est de 60,5 m pour seulement 47 m à la flottaison. Les porte-conteneurs les plus gros peuvent atteindre 16/17 m de TE à pleine charge pour 400 m de long et plus de 61 m de large. A l'exception des pétroliers dont la taille a diminué (plutôt 250 ou 280 m au lieu des 340 à plus de 400 m), tous les autres types de navire ont grandi. La conséquence, en proportion, les ports deviennent de plus en plus étroits et c'est pourquoi il y a besoin de pilotes malgré les nouvelles technologies.

Beaucoup de gens se demandent pourquoi il y a encore des pilotes au XXI^e siècle. Il est vrai qu'au XV ou XVIII^e siècles on les appelait des "pratiqués". Ils étaient souvent d'anciens pêcheurs qui connaissaient bien les fonds, les courants, les vents et la configuration géographique de leurs ports. Et aujourd'hui avec les cartes électroniques, avec les nouveaux moyens de propulsion des navires, azipods, propulseurs d'étrave, etc..., on se demande pourquoi il y a toujours besoin de pilotes. Tout simplement parce que les manœuvres sont de plus en plus compliquées. Les navires sont très grands et il y a toujours des vents et du courant. A Marseille, quand on rentre des porte-conteneurs de 370 m ou 400 m et qu'il y a 30 ou 40 nœuds de Mistral, la surface de voilure est très importante et les navires dérivent beaucoup, comme peut le confirmer notre président et Capitaine de remorqueur, Fabrice Viola. Il y a aussi le bras de levier technologique. Les navires étant de plus en plus grands, il y a de plus en plus d'argent qui est mis en œuvre dans ces transports, des milliards et des milliards de dollars aussi bien pour les navires à passagers que les navires de charge, et il est donc important d'assurer la sûreté et la sécurité de ces manœuvres. Voilà le gros rôle, en gros, des pilotes.

En France, nous avons 330 pilotes qui sont des hommes et des femmes (3 actuellement, stations de Seine, Martinique et Brest récemment). Ces pilotes sont évidemment qualifiés et ils embarquent à bord de tous les navires, à partir d'un certain seuil, pour assurer la sécurité de la manœuvre dans les eaux resserrées des ports de commerce, en France métropolitaine et en outre-mer.

Catherine Cornu, première femme pilote maritime de France, entrée à la station de pilotage de la Seine-Caen-Dieppe en 2000. Ancienne présidente de la station de 2016 à 2019. Actuellement Présidente du Propeller Club de Rouen.



Le pilotage maritime est un service d'intérêt général au bénéfice de :

- la fluidité du trafic maritime. Il en va de la compétitivité du port compte-tenu des enjeux financiers. Les navires ne peuvent plus attendre et il faut donc optimiser les mouvements pour les accostages et les appareillages, pour faire croiser les navires en respectant les vitesses spécifiques. Ces croisements sont particulièrement délicats dans les chenaux étroits compte-tenu des effets de berge ou de surpression entre les navires,
- l'économie locale et nationale,
- la protection des ouvrages portuaires. Pour l'accostage d'un VLCC (Very large Crude Carrier), la vitesse de rapprochement vers le quai est au 1/10 de mètre par seconde pour la phase finale afin de ne pas détériorer le quai

ou l'apportement. Le pilote dispose d'outils pour mesurer et maîtriser cette vitesse. La protection des grues et portiques est aussi essentielle compte-tenu du coût de ces équipements et des conséquences d'avoir un équipement HS sur la capacité du port et son trafic avec des pertes d'exploitation (entre la commande d'un portique et sa mise en service effective, il peut s'écouler 3 à 4 années),

- la protection de l'environnement,
- la sécurité et la sûreté maritime.

Dans tous les ports du monde, et ce n'est pas une spécificité française, il y a ce qu'on appelle un seuil minimum de longueur à partir duquel le pilotage est obligatoire. Le seuil n'est pas le même dans tous les ports. À Bastia, 45 m, à Marseille 70 m sauf pour les navires avec des marchandises dangereuses pour qui le seuil est à 50 m, à Nice, 50 m, à Cannes, 80 m, etc... Chaque port a ses spécificités. À noter que le capitaine d'un navire qui est inférieur à ces seuils, peut parfaitement demander l'assistance d'un pilote, par exemple si le capitaine ne connaît pas le port ou si les conditions météo sont difficiles. Les pilotes sont nommés pour une zone géographique donnée. Déjà de bien connaître une zone prend énormément de temps, alors il n'est pas possible de connaître toutes les zones. Pour Marseille-Fos la zone de compétence du pilotage va des Saintes-Maries-de-la-Mer jusqu'au Cap du Dramont au-delà de St-Raphaël. Les révisions pour passer un concours de pilotage à Marseille, c'est 12 mois de travail en ne faisant que ça, sans naviguer. Il faut apprendre les réglementations internationale et européenne, la réglementation nationale et les réglementations locales (écluses et ponts tournants par exemple) et apprendre par cœur toute la zone géographique. Il faut que le pilote ait l'expertise d'assurer son travail sans aide électronique (radar, sondeur, carte électronique, etc...) afin de pouvoir intervenir de jour comme de nuit dans des conditions dégradées. Il faut donc connaître tous les amers et repères à terre mais aussi les lignes de sondes. Il faut tout savoir pour le concours et après, il faut entretenir ses connaissances car on finit par en oublier un peu.

Le rôle du pilote selon la définition du code des transports : « *Le pilotage consiste dans l'assistance donnée au Capitaine par un personnel commissionné par l'État pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades, et eaux maritimes des fleuves et des canaux* ». Ce rôle de conseil au Capitaine, vous l'avez tous en tête parce que c'est évidemment le rôle que tout le monde connaît.

Il y en a d'autres : La défense des intérêts économiques :

- Fiabilité: Service disponible H24, 7/7, 365 jours par an, jour & nuit, par tout temps. Il n'y a jamais de grève chez les pilotes. Même en cas de grèves des services portuaires, les pilotes essayent de trouver des solutions.
- Fluidité du trafic.
- Contribution à la productivité des installations portuaires et à la compétitivité du port.

Une mission sécuritaire :

- Sécurité du personnel, en particulier des lamaners qui doivent récupérer les aussières des navires, parfois lourdes et grosses voire métalliques, pour les capeler à terre. Il faut s'assurer de ne pas coincer le ou les canots de lamanage entre le navire et le quai (en particulier pour les gardes) en maîtrisant la vitesse de rapprochement vers le quai en particulier en cas de vent accostant.
- Sécurité de la manœuvre.
- Protection de l'environnement.
- Préservation des installations portuaires.

C'est un peu un rôle de chef d'orchestre en travaillant avec les remorqueurs, les lamaners, le port via les officiers de port, en binôme avec le Capitaine du navire. Mais les rôles de chacun sont bien distincts. Le Capitaine est en charge de son navire et de son équipage et le pilote a la vue globale de la situation et fait entrer en compte les autres navires en particulier lors des croisements.

Autre mission, le devoir d'assistance :

Il date des années 70/80. « *Même s'il n'en a pas été requis et sauf le cas de force majeure, le pilote doit prêter en priorité, nonobstant toute autre obligation de service, son assistance au navire en danger, s'il constate le péril dans lequel se trouve ce navire* » (Article L 5341-2 code transports). Par exemple, un pilote rentrant à terre avec la pilotine après son service qui constate par fort Mistral qu'un navire au mouillage est en train de chasser, doit "sauter" sur le navire au lieu de rentrer voir le match de foot, réveiller éventuellement l'équipage, et aider le navire à reprendre son mouillage.

Autre rôle important : Le devoir de signalement :

Renforcé par une directive européenne de 1995 (Directive 95/21/CE).

Les pilotes connaissent toutes les réglementations, nationales, européennes et internationales, SOLAS, MARPOL, ISM, COLREG, STCW, LL69 ... et doivent s'assurer chaque fois qu'ils mettent le pied à bord d'un navire (Ils sont souvent le premier représentant de l'État à mettre le pied sur un navire qui arrive de l'étranger et 98 % des navires qui escalent dans un port français ne battent pas pavillon français. Mais parfois aussi les seuls et en tous cas les derniers lors de l'appareillage) de l'état apparent du navire et pouvoir signaler à l'autorité compétente (gendarmes maritimes, affaires maritimes, douanes, capitainerie - qui fera souvent le relais), une irrégularité observée. Ce peut-être un sachet de drogue échangé sur un yacht, un timonier qui s'endort à la barre sur un navire à l'équipage sous-payé, des instruments de navigation obligatoires qui ne fonctionnent pas.

Rôle de Sûreté maritime et portuaire :

Depuis 2020 et avec l'augmentation du risque terroriste, il y a eu une modification du Code des Transports et il revient dorénavant aux pilotes français le devoir de signalement en matière de sûreté maritime. Il ne faut pas mélanger sûreté et sécurité. En matière de sûreté, il s'agit du terrorisme, de la contrebande, etc... Il y a donc eu de mis en place une "Alerte discrète". C'est-à-dire que quand le pilote monte à bord du navire, il contacte la capitainerie



pour s'annoncer, comme d'habitude, et comme il y a un "mot secret" ou une "phrase secrète" dans chaque station de pilotage qui a pour but de déclencher une alerte discrète, le pilote peut l'utiliser pour signaler un problème. La réaction du correspondant reste "discrète", comme par exemple, « votre place à quai n'est pas encore disponible, vous devez donc aller au mouillage ou attendre à l'entrée du port ». L'officier de port dispose d'une check-list pour contacter les douanes, la gendarmerie, le GIGN, etc... Des entrainements sont d'ailleurs effectués plusieurs fois par an avec par exemple la simulation d'une attaque terroriste sur un ferry. Des listes de personnes recherchées sont disponibles et comme les ferries ou les navires à passagers doivent diffuser les listes de passagers aux gendarmes maritimes, il est possible parfois de retrouver des personnes en cavale depuis plusieurs années. Les gendarmes interviendront pour interpellier ces personnes avec la coopération des pilotes qui connaissent plus les navires. Ils peuvent embarquer à la suite du pilote, par l'échelle de pilote. Le choix d'un poste à quai spécifique peut être décidé pour faciliter l'intervention comme de mettre le navire l'arrière à quai face au soleil pour éblouir les conducteurs en sortie du navire et pour rendre la présence des forces de l'ordre moins visible de ce fait sur le quai. Le pilote se charge de rassurer le Capitaine.

Les pilotes travaillent donc en matière de renseignement maritime, avec les autorités.

Dans le même esprit, il y a une collaboration avec la Marine Nationale :

- Certains pilotes sont expert maritime auprès du Préfet Maritime.
- Expertise en matière de mouillages et pour protéger les champs de posidonies avec de nouvelles règles de mouillage et l'établissement de nouvelles zones de mouillage pour chaque type de navire en fonction des conditions météo
- Conférences / cours de manœuvre à la FAN (Force d'action Navale).
- Formation EEI (Équipes d'évaluation et d'intervention) pour certains pilotes pour éventuelle intervention.
- Expertise DP (Positionnement dynamique) pour établir de nouvelles règles d'utilisation en particulier en Méditerranée, afin de limiter la pollution de l'air et sonore puisque les machines tournent toujours, même navire à l'arrêt, pour garder la position sans mouiller, de plus en plus de navires étant équipés de ce système (Ferries, navires à passagers, yachts, navires de services, etc...).

Collaboration avec les MRCC / CROSS (Maritime Rescue Co-ordination Centre - généralement à l'étranger + Nouvelle-Calédonie / Centre régional opérationnel de surveillance et sauvetage - en métropole et Antilles, Guyane, Réunion). A Tahiti on a affaire à un JRCC (Joint Rescue Coordination Centre).

- EVASAN : Évacuation Sanitaire (Aide principalement linguistique compte-tenu du très bon niveau d'anglais des pilotes qui n'est pas forcément partagé par les opérateurs des CROSS). Donc rôle de médiateur et traducteur, voire intermédiaire entre le médecin d'un navire à passager et Purpan, le CCMM, centre de consultation médical maritime français.
- SAR : Search And Rescue, avec les moyens nautiques des stations qui sont opérationnels en quasi permanence dans les grandes stations.
- Informations sur les mouillages

La formation des pilotes.

- "Doublures" afin d'acquérir de l'expérience par transmission de connaissance entre les anciens et les nouveaux pilotes.
- Formation progressive et continue. A Marseille, il faut 10 ans pour former un pilote apte à tous navires. Ils commencent par de petits navires sans marchandises dangereuses, puis année après année, la taille des navires pilotables augmente et ils sont autorisés à servir les navires transportant des marchandises dangereuses. Les limites peuvent être aussi basées sur la météo pour les débuts.
- Module d'entretien des connaissances chaque année, pour se rappeler la réglementation et connaître son évolution, en particulier.
- Bridge Ressource Management : Gestion des ressources humaines sur la passerelle. Gestion inspirée de ce qui se fait dans l'aviation. Mise en place d'un "Passage planning" entre le pilote et le Commandant (La planification du passage ou la planification du voyage est une procédure permettant d'élaborer une description complète du voyage d'un navire du début à la fin, avec vitesses, caps, points tournants, lieu de prise de ou des remorqueurs, etc...). Cela permet au Commandant de pouvoir contrôler ce que fait le pilote plus facilement et de lui signaler des écarts éventuels par rapport au plan établi. La répétition des ordres/conseils donnés par le pilote est importante pour s'assurer de la bonne compréhension de ceux-ci par l'exécutant. Deux types de pilotage : Le pilotage indirect qui concerne en général les paquebots, ferries et certains navires spéciaux où c'est le Commandant qui manœuvre sous la surveillance du pilote, et le pilotage direct qui concerne la très grande majorité des cas où c'est le pilote qui manœuvre sous la surveillance du Commandant.
- Commission RETEX (Retour d'expérience), pour analyser les accidents et les presqu'accidents.
- Simulateur / Port Revel.
- Stages d'Anglais



En haut, image d'un simulateur. En bas, vue réelle. (Photos FFPM)

Le recrutement :

- Âge limite : 35 ans avec quelques dérogations en Outre-mer et en Corse.
- 72 mois de navigation effective
- Brevet de Capitaine illimité

Organisation du pilotage en France :

- 30 stations (22 en métropole et 8 dans les Outre-mer) et une coopérative de pilotes hauturiers
- 330 pilotes
- 400 employés dont les équipages des pilotines
- Une centaine de pilotines
- 3 hélicoptères (Dunkerque, Le Havre et Bordeaux), 3 avions pour la Nouvelle-Calédonie dont la zone d'activité est très étendue.
- 1 bateau pilote, La Couronnée IV (Construite en 2007 – pour en savoir plus : <http://www.marine-marchande.net/Reportages/LaCouronnee/0-LaCouronnee.html>), pour la station de la Loire.

Le bateau-pilote La Couronnée IV en rade de Saint Nazaire, avec une de ses pilotines à l'eau se dirigeant vers un navire pour récupérer le pilote. (Photo : Wikipédia)



Le pilotage maritime, un métier à risques :

2001 - 2021, 20 ans d'accidentologie, étude qui vient d'être faite par la FFPM.

- 160 accidents et incidents.
- 1 pilote décédé.
- 3 pilotes définitivement arrêtés (polyfracturés).
- 1 jambe amputée (à Marseille).
- 30 chutes d'échelles : 10 à la mer, avec très peu de conséquences; 20 sur le pont de la pilotine avec généralement des fractures.
- 4500 jours d'arrêt de travail enregistrés au total (soit 225 j/an en moyenne). C'est assez élevé rapporté au nombre de pilotes et représente une image de la gravité des accidents.
- Fréquence des accidents : 4 fois inférieure à la moyenne nationale. Cela s'explique par le grand professionnalisme des pilotes.
- Gravité des accidents : 5 fois supérieure à la moyenne nationale.
- Étude avec les pilotes hollandais sur la Maladie d'Alzheimer. Des travaux ont prouvé que cette maladie pouvait être liée à des problèmes de sommeil avec du travail de nuit et des horaires irréguliers. A Marseille, 60% du trafic a lieu de nuit.

Les défis d'aujourd'hui pour la fédération des pilotes.

Elle travaille sur plusieurs sujets avec la mise en place de plusieurs commissions :

- Commission Transition Eco Énergétique du Pilotage
- Commission Transition Numérique et Cyber sécurité
- Commission Réforme des retraites. Il devient difficile avec l'âge de grimper sur les échelles de pilote. C'est très physique en particulier quand il ne fait pas beau.
- Commission matériel naval et aérien, etc.
- Commission Sûreté nationale



Après 43 minutes d'exposé, André Gaillard a proposé de répondre aux questions que pouvait se poser l'assistance. Voici quelques réponses données :

En France, les pilotes sont organisés dans chaque station sous la forme de syndicats professionnels. Dans certains pays, les pilotes sont fonctionnaires de l'État (en Afrique du Nord par exemple). Une situation mixte existe au Canada. Les pilotes français sont propriétaires de leur matériel. C'est précisé dans le Code des Transports. Les personnes qui travaillent pour les stations sont donc employées des pilotes. C'est l'autorité de tutelle (DML - Délégation à la mer et au littoral) qui décide des investissements en matériel (achat de pilotines) mais c'est la collectivité des pilotes qui investit.

En Allemagne, c'est l'État par les Lands, qui est propriétaire du matériel nécessaire au service. Tout le matériel est acheté et entretenu par les Lands.

En France, les pilotes n'ont pas de contrat de travail. Ils sont nommés, après le concours, par le ministre des transports, sous l'autorité du Premier ministre. Ce qui impose des droits et surtout des devoirs.

C'est le Préfet de région qui fixe les tarifs de pilotage après avis consultatif d'une assemblée commerciale où siègent des pilotes mais principalement les usagers du port. Le nombre de pilote par station est aussi fixé par l'administration en fonction de l'évolution du trafic, de la charge de travail par pilote et des prévisions pour les années à venir. Depuis quelques décennies, le nombre de pilotes a diminué (62 à 42 pour Marseille en 30 ans, plus de 50 à 17 à Bordeaux en 20 ans). Cela s'explique par des navires plus gros mais moins nombreux et une durée plus longue de travail des pilotes avec l'amélioration des conditions de travail.

Ce sont les usagers qui payent les tarifs de pilotage qui sont liés au volume des navires.

Ces recettes de pilotage vont permettre de payer toutes les charges de fonctionnement de la station de pilotage y compris le renouvellement du matériel.

Merci à André Gaillard.

Photos : FFPM sauf mentions contraires

Pour en savoir plus sur la FFPM : <https://pilotes-maritimes.com/>

Yves-Noël Massac,
Membre du Bureau de la section IdF du Mérite Maritime
Secrétaire général de l'Association HYDROS
Président de la Confédération des associations de la Marine Marchande