

# Brest. Les pilotes maritimes, ces experts de la manœuvre

IN [ouest-France.fr](http://ouest-France.fr) DU 06 JUIN 2017

A la station de Brest, cinq pilotes maritimes couvrent un secteur qui va jusqu'à Concarneau. Ils assistent les capitaines de navires dans les manœuvres d'accostage et d'appareillage. Au port, ils assistent les bateaux à leur arrivée et au départ. Une présence rassurante pour les 800 navires et leurs équipages qui s'arrêtent à Brest chaque année. « We are ready ! » Il est un peu plus de 13 h 30, sur le port de commerce de Brest. À bord du BOMAR VENUS, l'équipage turc termine de larguer les amarres. Derrière le poste de pilotage, le capitaine du petit tanker, battant pavillon maltais, écoute attentivement les indications d'Alain BRIAND. « Tout est OK, c'est parti ! », lance le dynamique quinquagénaire. Alain BRIAND est parfaitement rôdé à l'exercice. Dix-neuf ans qu'il est pilote maritime à la station du port de Brest. Tous les jours, avec ses collègues, ils assistent les bateaux de plus de cinquante mètres à l'appareillage et l'accostage. La station de pilotage de Brest-Concarneau-Odet possède quatre vedettes, dont deux sont affectées au port de Brest. « C'est obligatoire pour eux », précise-t-il, énonçant le cap et la vitesse à adopter. Quelques mots en turc et sa sympathie naturelle lui assurent un accueil cordial à bord. « L'avantage de voir des marins du monde entier au quotidien, on apprend quelques mots dans toutes les langues ! » Arrivé dans la nuit pour décharger des additifs pour carburants, le BOMAR VENUS met le cap sur la Belgique. « Ce type de bateau est très facile à manœuvrer. C'est du grand classique », explique Alain BRIAND. Dans le ciel, pas un nuage à l'horizon. « Une météo franchement exceptionnelle », idéale pour la manœuvre. Après avoir laissé le capitaine éloigner le navire du quai, Alain BRIAND prend les manettes. « Mon métier, c'est de connaître la zone par cœur. » Le pilote est un véritable expert, il tutoie vent, courant, trafic plaisancier ou militaire... Comme tous les professionnels, il a navigué des années dans la Marine marchande. Surtout, la rade n'a plus aucun secret pour lui. « Au début, le plus compliqué est de savoir dire non. Par exemple, à la pression de l'armateur, en cas de météo dangereuse. » Si le capitaine reste quoi qu'il arrive maître à bord, les indications du pilote sont toujours prises très au sérieux. « En général les capitaines sont toujours contents de nous voir. Ils savent qu'on est là uniquement pour les aider. » En permanence dans l'anticipation, les pilotes doivent se faire respecter tout en rassurant l'équipage. « On est payés pour qu'ils s'appuient sur nous, rappelle Alain. Ils doivent se sentir en sécurité en notre présence. » À 11,7 nœuds par heure, il faut une cinquantaine de minutes au tanker de 107 mètres pour atteindre le phare du Petit-Minou. « C'est bon pour moi, Yvon ! » Dans le talkie-walkie, Alain BRIAND indique au patron de la vedette des pilotes qu'il est prêt à débarquer. « Avec l'embarquement, c'est toujours la partie la plus délicate. » Lancé, le BOMAR VENUS ne s'arrête pas pour laisser descendre le pilote. Rien de compliqué pour Alain BRIAND, qui compte près de 5 000 manœuvres au compteur. « Thank you very much, bye bye ! » Parti sans encombre, le tanker laisse derrière lui la silhouette du port de Brest. La mission d'Alain BRIAND est terminée. Jusqu'à la prochaine, programmée cette nuit.