

"Les bateaux au GNL, c'est dans l'intérêt de la Corse"

Pierre-Antoine Villanova.- Le directeur général de Corsica Linea a signé, hier à Paris, l'achat d'un nouveau navire fonctionnant au gaz naturel liquéfié. Une ambition écologique revendiquée

INTERVIEW

TEXTÉ
JEAN-PHILIPPE
SCARPA
PHOTOS
PIERRE-ANTOINE
FOURNIL



Jean-Pierre Guillou, directeur général du Crédit Agricole de la Corse, et Pierre-Antoine Villanova ont signé le financement du futur navire, hier à Paris.

J eudi, dans les locaux du chantier naval Visentini, à Porto Viro, au sud de Venise, puis hier, à Paris, les dirigeants de Corsica Linea ont officiellement inscrit leur démarche écologique dans le plan de développement de l'entreprise, pour les années à venir. En Italie, c'est le contrat de construction d'un navire fonctionnant au gaz naturel liquéfié qui a été ratifié par Pierre-Antoine Villanova, directeur général de Corsica Linea, et Attilio Visentini, le patriarche qui gère le chantier naval. Et c'est hier que le financement a été acté.

Que représente, pour le directeur général de Corsica Linea, l'achat d'un premier navire fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL) ?
C'est une grande mutation, peut-être le plus grand jour de la vie de cette entreprise. Nous avons pris la décision que tous nos navires neufs

fonctionneront au gaz naturel liquéfié. Nous en avons sept actuellement. Donc entre les nouveaux bateaux au GNL, l'électrification des quais et le traitement des fumées, la transition énergétique sera totale dans un laps de temps compris entre cinq et dix ans.

Les émissions d'oxyde d'azote diminuées de 90 %

Pourquoi ce choix ?
Le GNL, c'est ce qui se fait de mieux actuellement en termes de protection

environnementale pour le fonctionnement des navires. L'utilisation du GNL comme combustible permet d'éliminer les émissions d'oxyde de soufre (le GNL ne contient pas de soufre) et les rejets de particules fines. Mais aussi de diminuer les émissions d'oxyde d'azote de 90 % et celles de CO2 de 25 %. C'est extraordinaire, trois ans seulement après la création de l'entreprise, d'être les premiers à faire naviguer un navire propre sur la Corse. Sur le transport maritime, les Corses attendent de la fiabilité, du service client, de l'emploi local et la protection de l'environnement. Toutes nos décisions sont orientées par ces quatre critères.

Vous êtes pionniers en la matière à l'échelle de la Corse ?
Nous ne voulons pas être les



seuls. Nous serions les plus heureux si les compagnies maritimes nous emboîtraient le pas. C'est dans l'intérêt de la Corse. La transition énergétique, ça prend du temps. Mais c'est une étape très importante que nous franchissons aujourd'hui. Notre stratégie est basée sur une ambition de modernité.

Les marins de Corsica Linea sont fiers de l'entreprise

Une partie croissante de la population consomme avec conscience. Pour prendre un exemple, de plus en plus de gens mangent des tomates quand c'est la saison, quand elles sont produites localement et encore plus volontiers si elles sont

bio. À l'avenir, les passagers auront la même conscience quand ils emprunteront les transports maritimes : ils privilégieront la qualité de l'accueil par des gens de chez nous sur un bateau propre. En étant une entreprise moderne, nous serons en adéquation avec les attentes des gens, de la société. C'est notre conviction.

Cet investissement assez important, à l'échelle de la

Corse, comment se construit-il ?

Nous devons beaucoup au Crédit Agricole de la Corse. Ce projet local est financé par la première banque locale. Sur le montage financier, l'ensemble des caisses nationales du Crédit Agricole est syndiqué par celle de la Corse. Nous trouvons ça génial.

Concrètement, comment se déroule l'achat d'un navire de cette envergure ?

Actuellement, beaucoup de compagnies font construire leurs navires en Chine, parce que c'est moins cher. Mais je ne peux pas insister sur les valeurs que je viens de vous détailler, en même temps, faire le choix de la Chine. Nous avons donc contracté

avec un chantier naval européen, en Italie. C'est un chantier familial, situé au sud de Venise, géré par la famille Visentini. Nous discutons avec eux depuis plus d'un an pour affiner le projet. Les échanges techniques ont été nombreux avant d'aboutir à la configuration définitive du bateau qui devrait être livré en 2022. La dernière fois que cette entreprise, sous son ancienne bannière, a investi dans un bateau neuf, c'était en 2003. C'est une nouvelle étape de franchie.

Est-il envisageable d'installer le GNL sur vos navires actuels ?

La configuration de nos navires ne nous le permet pas. Le fret constitue une grosse partie de notre activité. L'installation de cuves pour le GNL réduirait de manière trop importante l'espace consacré aux remorques. Nous serions obligés de laisser du fret en rade tous les jours. Ça ne passerait pas.

L'intégralité de la flotte au GNL, c'est pour demain ?

Nous n'en sommes pas là et ça prendra du temps. Mais si on arrive à commander un nouveau navire tous les dix-huit mois, ça serait vraiment bien. À ce titre, il conviendrait de préciser que les actionnaires ne demandent jamais un centime de dividendes. L'argent que gagne l'entreprise est réinvesti. Et le sera encore, intégralement, dans les années à venir pour assurer la transition énergétique.

On sent une vraie fierté de votre part...

Ce qui est important, c'est que les marins sentent fières. Et ils le sont. On voudrait transmettre la fierté de l'entreprise à l'ensemble des Corses. C'est leur compagnie, les marins sont d'ici, les cadres sont d'ici. Ce sont des gens d'ici qui construisent ce projet. Soyons fiers qu'une entreprise corse grandisse à cette vitesse en assurant la transition écologique.