

"J'aimerais que les Corses se tournent plus vers la mer"

Jean-Philippe Casanova. - A 48 ans, cet Ajaccien est l'actuel président de la fédération française des pilotes maritimes. Questions à un marin qui a su mener sa barque...

Actuel président de la fédération française des pilotes maritimes et numéro 2 de l'association internationale, l'Ajaccien assume des postes à responsabilité au plus haut niveau des instances de navigation maritime. Conseil supérieur de la marine marchande, des gens de mer, conseil d'administration de l'école nationale supérieure maritime, et conseiller de la délégation française aux sessions de l'organisation maritime internationale, Jean-Philippe Casanova est devenu un homme d'influence. Et un acteur qui sait naviguer pour le développement de l'économie maritime française.

L'activité de pilote maritime demeure assez méconnue. Quelles sont les missions essentielles de la corporation que vous représentez ?

Il faut savoir que dans le monde 90% du transport de marchandises est effectué par voie maritime. Le pilote est l'un des maillons de la chaîne des services portuaires. L'activité consiste bien sûr à conduire des manœuvres d'accostage et d'appareillage en collaboration étroite avec le capitaine du navire, mais aussi à coordonner l'ensemble des moyens nécessaires aux manœuvres comme l'utilisation, si besoin, des remorqueurs, des lamanes et des services de la capitalinerie. Nous sommes investis d'une mission de service public qui ne coûte pas un euro au contribuable puisque nous sommes rémunérés par les armateurs des navires que nous servons 24h/24 et 365 jours par an. Notre mission est de contribuer à la sécurité du navire, des équipages et des usagers du port comme d'ailleurs à la protection de l'environnement ain-

si qu'à la fluidité du trafic économique du port. En outre, nous avons des missions très importantes de signalement de toute déficience rencontrée à bord d'un navire. Depuis peu, nous avons aussi l'obligation de faire remonter tout ce qui est susceptible de porter atteinte à la sécurité.

On assiste à une multiplication de phénomènes météorologiques extrêmes qui peuvent avoir des conséquences lourdes dans les ports. Dans quelle mesure votre action peut-elle être déterminante ?

Dans certains cas de figure extrêmes, notre mission consiste à estimer les possibilités de faire entrer des navires à quai, ou au contraire de les faire sortir en urgence. Nous avons un rôle de conseiller, voire d'expertise. Très concrètement un exemple, dans le port de Marseille/Fos, nous avons mis en place, avec tous les acteurs de la chaîne portuaire, un processus d'accompagnement pour les très gros porte-conteneurs, en cas de vents violents, en partenariat avec les services de météorologie. Ce qui permet de prépositionner des remorqueurs et les autres services pour faire appareiller, par exemple, des navires en urgence afin de ne pas attendre et prendre le risque que le navire casse les amarres et provoque un échouement, une pollution ou autre. Autre exemple concret, à la suite du pic de pollution constaté en été, un partenariat avec le grand port a permis d'imposer que les navires de croisière ré-

duisent leur vitesse dès leur entrée dans la zone de pilotage obligatoire de manière à diminuer les émissions de CO₂, de fumée... À plus long terme, nous travaillons aussi sur le développement des pilotes hybrides, voire électriques.

"90% du transport de marchandises est effectué par voie maritime"

Chaque port a ses spécificités...

Bien sûr. Chaque port a ses particularités en

termes de vents, de courants, de pratiques et d'usages locaux. Le pilotage maritime français couvre la surface entière du globe. Avec des pratiques très différentes d'un port à un autre : entre une manœuvre sur un port de rivière qui peut durer plusieurs heures et un port méditerranéen où les manœuvres sont généralement plus rapides. En Corse, les spécificités résident principalement dans l'existence de plusieurs ports sur l'ensemble de l'île. La Corse emploie quinze pilotes maritimes répartis entre les deux stations de pilotage, c'est-à-dire la zone où les pilotes sont habilités à conduire un navire. Une zone qui est définie par le préfet. Personnellement, concernant la Corse, j'aimerais que nos compatriotes se tournent davantage vers la mer. Certes, nous vivons sur une île, des activités nautiques sont développées. Le secteur peut être porteur d'emplois pour nos jeunes. Mais j'ai le sentiment, pour avoir navigué un peu partout, qu'il reste sous exploité en comparaison avec d'autres régions du globe.

L'échouement du Rhodanus dans les Bouches de Bonifacio

cio a suscité de vives inquiétudes. L'intervention de pilotes maritimes a-t-elle été nécessaire ?

En l'occurrence, un pilote de Corse-du-Sud a embarqué sur le navire pour son déséchouement en travaillant en étroite collaboration avec les services de l'État, et les services hydrographie de la Marine qui ont réalisé un relevé bathymétrique précis du lieu où le navire s'est échoué de manière à le sortir dans les meilleures conditions avec les remorqueurs. Pour la sortie, Alain Tafani était ainsi à bord pour guider le remorqueur au plus précis. Fort heureusement, cette opération a été un succès et cet échouement n'a pas provoqué de pollution. Mais il s'agit d'un nouvel avertissement qui doit faire prendre conscience des risques encourus dans cette zone.

Justement, les Bouches de Bonifacio demeurent un secteur particulièrement sensible d'un point de vue environnemental...

Notre volonté à tous est d'empêcher tout risque de pollution dans les Bouches de Bonifacio. Mais cette zone étant un détroit international, on ne peut pas imposer, ou du moins, nous n'avons pas pu imposer à ce jour, à l'Organisation maritime internationale, que le pilotage soit rendu obligatoire. Même s'il est vrai qu'un pilotage recommandé a été mis en place par l'OMI, il est assuré par les pilotes de Corse-du-Sud et ceux de Sardaigne. Cependant, la volonté de la fédération française, et même internationale, est

de travailler avec les services de l'État, la Collectivité de Corse, les stations de pilotage corse et sardes, afin de mettre en œuvre un pilotage obligatoire dans les Bouches.

En quelques années, vous êtes devenu l'un des principaux représentants, en France et à l'étranger, des pilotes maritimes. Quel est votre rôle ?

La Fédération française des pilotes maritimes est un syndicat professionnel qui regroupe et représente les 333 pilotes de France et d'Outre-Mer répartis au sein de 30 stations assurant la sécurité de la navigation, de l'environnement et des installations portuaires, ainsi

"Dans les Bouches, il faut mettre en œuvre un pilotage obligatoire"

que la fluidité des mouvements des navires dans une cinquantaine de

ports avec environ 100 000 manœuvres annuelles. Notre rôle, au sein de la fédération française comme internationale, consiste à développer des échanges d'informations, de bonnes pratiques et de mise en place de formations pour les pilotes. Pour la fédération à Paris, c'est avant tout d'être l'interlocuteur "privilégié" avec le gouvernement et l'administration en ce qui concerne le pilotage maritime. Notre équipe à la fédération à Paris a également un rôle de soutien au niveau social et juridique pour de nombreuses stations de pilotage, notamment celles de petite taille. Nous travaillons aussi beaucoup avec d'autres partenaires comme les armateurs de France. D'ailleurs, nous sommes nous-mêmes arma-