INTERVIEW

TEXTE
LAURENT CASASOPRANA
PHOTO
CORSE-MATIN

"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, 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 contrôler l'ensemble des mouvements maritimes, commerciaux, de plaisance, de la pêche, des remorqueurs, des lamanneurs et des services de la capitainerie. Nous sommes investis d'une mission de service public, qui ne coûte pas un euro au contribuable puisque nous sommes rémunérés par les armateurs ces navires que nous sécurisons 24h/24 et 365 jours par an. Notre mission est de contribuer à la sécurité des navires, des équipages et des passagers du port, comme il est stipulé à la procédure de l'université, un partenariat avec le grand port a permis d'imposer que les navires de croisière réduisent leur vitesse dès leur entrée dans la zone de pilotage obligatoire de manière à diminuer les émissions de Co2 de fumée… A plus long terme, nous travaillons aussi sur le développement des pilotines 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'usage locaux. Le pilotage maritime français couvre la surface terrestre du globe. Avec des pratiques très différentes d'un port à un autre : environ manœuvres sur un port de navire qui peut durer plusieurs heures et un port 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 répartis entre les deux stations de pilotage, c'est-à-dire le nombre de pilotes ayant habilité à conduire un navire. Une zone qui est définie par le préfet. Personnellement, connaissant la Corse, j'aimerais que nos compatriotes se tournent davantage vers la mer. Car ici, nous vivons sur une île, des activités nautiques sont développées. Le secteur peut être pourvoyeur 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 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 un désécheement en travaillant en étroite collaboration avec les services de l'Etat, et les services hydrographe 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 assisté à bord par lui-de le remorqueur au port préféré. Fort heureusement, cette opération a été un succès et cet échouement n'a pas provoqué de pollution.

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

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 ce le sont 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 au cœur de Sardaigne. Cependant, le volonté de la délégation française, et même internationale, est de travailler avec les services de l'Etat, la Collectivité de Corse, les stations de pilotages corses 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 335 pilotes de France et d'Outre-Mer répartis au sein de 18 stations assurant la sécurité de la navigation, de l'environnement et des installations portuaires, ainsi que la fluidité des mouvements des navires dans une économie quantitative de 300 à 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 en France. D'ailleurs, nous sommes nous-mêmes armateurs et je siège au comité national des armateurs de France. Nous sommes aussi membres du cluster maritime français, qui regroupe environ 400 entreprises qui œuvrent à l'aménagement du secteur maritime en France. Le lien avec l'administration est primordial car tous les textes liés au secteur maritime passent par ces instances consultatives dont nous faisons partie. Naturellement le conseil supérieur de la marine marchande, où nous avons notre siège à Outre-mer, pour tous les textes qui concernent, notamment la vie maritime. A l'échelle internationale, nous abordons essentiellement les questions de sécurité maritime. Mais je pourrais aussi évoquer le travail effectué auprès de la Commission européenne, quand j'étais vice-président de l'AIPM, l'association européenne entre 2017 et 2017, avec les autorités réglementaires, qui organisait l'exercice des services portuaires et la transparence financière des ports.

Un travail important a été mené à l'époque par notre association européenne, aidée notamment par les décisions nationales françaises, italienne, allemande et néerlandaise qui a permis que le pilotage maritime soit renforcé dans sa contribution à la sécurité portuaire au niveau européen grâce à notre action.

PROPOS RECUEILLIS PAR LAURENT CASASOPRANA

REPERES

1971
Naissance à Ajaccio.

1990 intègre l'Institut mondial de la Marine marchande.

2000 devient capitaine de navire à bord de la Navigation maritime.

Décembre 2001
devient pilote maritime de la station de pilotage de Marseille/Fos.

2012/2015
Secrétaire général de la Fédération française des pilotes maritimes.

Depuis 2015
Président de la Fédération française des pilotes maritimes.

Depuis 2018
Second vice-président de la Fédération mondiale des pilotes maritimes, membre du Conseil supérieur de la marine marchande, du Conseil supérieur des gens de mer et du Conseil d'administration de l'ENSM.