

ENTREVUE DU MOIS

PAUL RACICOT – DIRECTEUR DU CENTRE DE SIMULATION ET D’EXPERTISE MARITIME, UNE DIVISION DE LA CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENT INC.

Paul Racicot œuvre dans l’industrie maritime depuis plus de 38 ans. Après des études à l’Institut maritime du Québec, il navigue comme officier de navigation, tant au cabotage qu’au long cours. En 1990, il accepte le poste de gestionnaire responsable du CFMU, qu’il occupera pendant 15 ans. Il a par la suite joint le Centre de simulation et d’expertise maritime (CSEM) en 2006 pour prendre en charge les opérations, la planification et le développement des affaires. Paul Racicot a obtenu son M.B.A. de l’Université du Québec à Montréal en 2007.



Chef de file en formation et perfectionnement, le Centre de simulation et d’expertise maritime (CSEM) détient une spécialisation unique en Amérique du Nord en matière de sécurité de la navigation. Pouvez-vous nous présenter ce qui fait sa particularité?

La notoriété que s’est acquise le CSEM au cours des années résulte de l’avantage stratégique que lui confèrent l’expérience de ses ressources et le haut niveau de performance de ses simulateurs de navigation, lesquels permettent d’offrir des formations très spécialisées et de contribuer activement à la validation de projets d’ingénierie maritime.

De plus, les membres de l’équipe d’instructeurs du CSEM sont des experts en technologie de simulation et des formateurs très expérimentés. Ils sont appuyés par les pilotes de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (CPBSL), tous détenteurs d’un brevet de commandement et d’une grande expérience de navigation.

Les formateurs et les pilotes peuvent aussi compter sur le support des spécialistes en géomatique

du CSEM qui voient au développement de bases de données géographiques et de modèles de navires. Ils sont en mesure de concevoir et de reproduire n’importe quel port, voie navigable, situation de navigation ou infrastructure nécessaire à la mise en place de formations spécifiques et à la validation de projets.

Les services du CSEM sont réputés et sollicités internationalement, comment expliquez-vous un tel succès?

Très peu de groupes de professionnels ont décidé de faire un investissement privé aussi important pour fonder leur propre centre de formation, ce qu’ont fait les 72 pilotes de la CPBSL en 2004 avec la mise sur pied du Centre de simulation et d’expertise maritime.

Le CSEM a développé une série de formations très spécialisées et offre de les adapter aux réalités des autres groupes de pilotes qui font appel à ses services.

“Les succès du CSEM sont attribuables à l’effet combiné de l’audace des pilotes de la CPBSL et de l’importance que revêtent pour eux la formation et le maintien de leurs compétences.”

Il modélise également les rivières, ports et chenaux où naviguent ces mêmes pilotes afin d'arrimer les formations à leurs réalités opérationnelles. Il en va de même pour les modèles de navires utilisés.

“Cette expertise, développée ici au Québec, est maintenant courtisée mondialement.”

en fonction de leur champ de compétence professionnel spécifique. Il a un effet rassembleur et permet aux utilisateurs finaux (pilotes et capitaines de navires) d'émettre des recommandations qui pourront être mises en place au moment de la construction des ouvrages.

Ce qui devait initialement être un centre de formation pour les pilotes de la CPBSL en est devenu un pour l'ensemble de la communauté des pilotes.

De quelle façon l'industrie québécoise peut-elle bénéficier des services du Centre de simulation et d'expertise maritime, quels avantages peut-elle en retirer?

En plus de permettre à nos pilotes de maintenir leurs compétences professionnelles et d'assurer ainsi un niveau de sécurité exceptionnel sur le fleuve Saint-Laurent, le simulateur de navigation multidisciplinaire peut également être mis à contribution pour la validation de nouvelles infrastructures maritimes et l'amélioration des pratiques reliées à la sécurité de la navigation.

De fait, le CSEM a réalisé au cours des dernières années plusieurs projets pour des administrations portuaires, des firmes d'ingénierie, des armateurs et des agences gouvernementales afin notamment de sanctionner la construction de nouveaux quais ou de mesurer l'impact de la venue de navires de plus grandes dimensions pour des infrastructures existantes, etc.

Le simulateur permet à toutes les parties prenantes de voir la même réalité finale d'un projet plutôt que celle qu'elles percevraient chacune,



Selon vous, quels sont les défis qui attendent l'industrie maritime au cours des prochaines années?

Le défi le plus important à mes yeux a toujours été le même, soit celui de la main-d'œuvre. Le domaine maritime offre un potentiel de carrières incroyables mais souffre affreusement d'une méconnaissance de la part de la population en général. Et pour ceux qui se destinent à devenir capitaines ou chefs-mécaniciens, le cheminement professionnel est long, fastidieux et soumis à un processus réglementaire exigeant.

Les écueils sont nombreux et le choix d'une vie familiale plus orthodoxe a souvent raison des moins tenaces.

Grâce à la SODES, à l'Institut maritime du Québec, au Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, aux Armateurs du Saint-Laurent, etc., l'industrie maritime s'est déjà prise en main pour mieux faire connaître ce secteur d'activité et ainsi augmenter le recrutement. Il faut continuer de promouvoir cette industrie et intéresser les jeunes à y faire carrière. Tous mes collègues sont heureux du choix qu'ils ont fait.