

Entretien avec **CHRISTIAN SAULEAU**

Vice-président de Crystal Cruises  
Chargé des Operations et de la satisfaction clients

«*Le Crystal Serenity*  
est le premier grand paquebot  
à emprunter le passage  
du Nord-Ouest»

Cet été, plus de mille passagers embarqués à bord du paquebot *Crystal Serenity*, vont rejoindre New York au départ de Seward en Alaska, à travers le passage du Nord-Ouest. C'est la première fois qu'un navire de croisière aussi important emprunte cette voie polaire encore peu fréquentée. Explications.

Propos recueillis par **Erwan Sterenn**

■ **Le *Crystal Serenity* est le premier grand paquebot de croisière à emprunter le mythique passage du Nord-Ouest. Pourquoi ce choix ?**

Sa croisière dans le passage du Nord-ouest fait en effet du *Crystal Serenity* le plus grand paquebot de luxe à croiser dans ces eaux. Ce choix a d'abord été motivé par l'intérêt porté par notre clientèle à cette initiative unique.

■ **Les places se seraient vendues en trois semaines. Une autre croisière serait déjà planifiée pour 2017. Est-ce exact ?**

C'est vrai. Nous avons ouvert les réservations le 17 juillet 2014 et étions complets au bout d'à peine trois semaines avec une liste d'attente de plus de sept cents passagers.

■ **Quelles sont les principales étapes de cette croisière ?**

Le voyage dure trente-deux jours. Il commence le 16 août à Seward, en Alaska, dans le Pacifique Nord, emprunte le détroit de Béring, la mer des Tchoukches, la mer de Beaufort, le golfe d'Amundsen puis les territoires canadiens du Nord-Ouest, le détroit de Dease, le Golfe de la Reine

Maud, le détroit de Victoria, la mer de Baffin, le Groenland, le détroit de Davis, la mer du Labrador et enfin l'Atlantique nord pour finir par Boston et New York qui sont toujours d'un très grand attrait. Le bateau fait escale à Kodiak, Dutch Harbor et Nome en Alaska ; à Ulukhaktok dans les Territoires du Nord-Ouest ; à Cambridge Bay et Pond Inlet au Nunavut ; à Ilulissat, Sisimiut et Nuuk au Groenland ; à Bar Harbor dans le Maine ; à Boston dans le Massachusetts, puis Newport, Rhode Island et enfin New York.

■ **Quelles conditions de navigation vous attendez-vous à trouver dans ces eaux et comment se prépare une première croisière dans ce type d'environnement ?**

La croisière se déroule pendant l'été arctique à une période où la glace est la plus réduite. À cette époque, les chenaux sont majoritairement libérés permettant de bonnes conditions de navigation. Cette anticipation des conditions de navigation entre définitivement dans les paramètres de sécurité du *Crystal Serenity*. Le navire est par ailleurs escorté tout le long de la

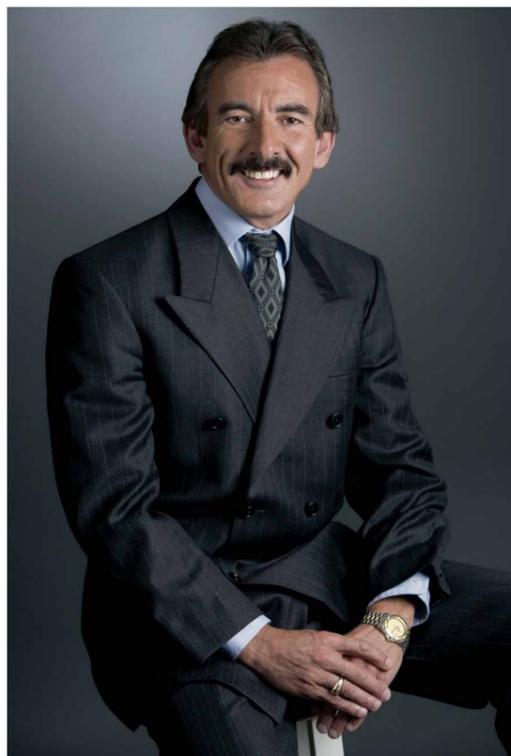


PHOTO: CRYSTAL CRUISES

Suite en page 48.



Le *Crystal Serenity* au large de Rio au Brésil.

PHOTO: CRYSTAL CRUISES

Une route encore peu pratiquée

Resté infranchissable jusqu'au début du XX<sup>e</sup>, le passage du Nord-Ouest est la dernière route polaire ouverte à la navigation. S'étirant sur une distance d'environ 800 milles nautiques (1 481 km), il relie les océans Pacifique et Atlantique par une série de chenaux, plus ou moins profonds, qui frayent un chemin maritime entre les îles du grand nord canadien et le continent américain. Les premiers à l'avoir reconnue et à en être revenus vivants après trois années d'expédition, sont le norvégien Roald Amundsen et ses six hommes d'équipage sur le *Gjøa*, un sloop de 21 mètres, en 1906. Depuis 2007, réchauffement climatique oblige, le passage du Nord-Ouest devient praticable à la belle saison permettant, sous certaines conditions, à certains navires marchands de s'y aventurer.

Alors que le trafic était resté inférieur à un bateau par an, depuis moins d'une décennie, ce sont plus d'une centaine de navires de tous types – voiliers de croisière, brise-glaces, pétroliers et cargos ravitaillant les villages Inuits et les quelques sites miniers – qui ont emprunté ce dédale de chenaux aux profondeurs variables, pavé de haut fonds douteux et de têtes de roches sournoises.

Même aux beaux jours, la navigation reste périlleuse dans ces endroits mal cartographiés où les instructions nautiques restent incomplètes. Une douzaine de voiliers de moins de 20 mètres – parmi lesquels au moins six français – se sont aventurés dans ces parages mythiques depuis 2003 à la suite du *Vagabond* d'Éric

Brossier et de France Pinczon du Sel. Ainsi *Baloum Gwen*, la fameuse « baleine blanche »<sup>1</sup> en acier de 15 mètres de Thierry Fabing a réalisé le passage du Nord-Ouest dans les deux sens en deux saisons 2008 et 2009. En dehors de ces aventuriers français on trouve un Canadien, un Américain, un Britannique, un Polonais, un Norvégien et un Suisse.

Comme la Russie sur sa route nord, le Canada, depuis 2010, impose aux gros navires de déposer un plan de navigation avant de s'engager dans les chenaux de l'Arctique. Une mesure que bien sûr les États-Unis et l'Union européenne contestent. En 2013, le *Nordic Orion*, 225 mètres de long, jaugeant 75 000 tonnes et transportant une cargaison de charbon a ainsi été le premier gros cargo à rallier Pori en Finlande depuis Vancouver au Canada, par ce passage. En 2016, le *Crystal Serenity* sera le premier gros navire de croisière de plus de 1000 passagers à y engager son étrave et à tracer les prémices d'une nouvelle route commerciale à travers les champs d'icebergs et de *growlers* dérivants... **Jean-Stéphane Betton**  
1. Dont l'auteur de cet article a eu l'honneur d'être l'un des skippers en 2001.



Le *Nordic Orion*.

PHOTO: DR



PHOTO: CRYSTAL CRUISES

### Le Crystal Serenity en chiffres

**Construction** Chantiers de l'Atlantique - 2001 (voyage d'inauguration en 2003) ;  
**Longueur** 250 mètres ;  
**Largeur** 32 mètres ; **Vitesse de croisière** 20 nœuds ;  
**Passagers** 1 070 ; **Équipage** 655 ;  
**Pavillon** Nassau Bahamas ; **Cabines** 552 ;  
**Ponts** 13 ; **Tonnage** 68 000.

#### ■ Avez-vous pris des mesures particulières en matière de sécurité ?

Nous travaillons sur ce projet depuis trois ans afin de garantir une entière sécurité aux passagers et à l'équipage. Une équipe expérimentée, spécialisée dans le passage du nord-ouest, assiste le commandant pendant toute la croisière. Les officiers et le commandant se sont entraînés à Saint Jean de Terre Neuve sur des simulateurs de navigation polaire. Là où les autres navires commerciaux embarquent généralement un pilote, le *Crystal Serenity* en embarque deux, également très expérimentés, chargés d'assurer une veille 24h/24. Des projecteurs spéciaux, des sonars de der-

>> croisière par le brise-glace RRS *Shackleton* qui peut, bien sûr, lui ouvrir la voie dans l'hypothèse, hautement improbable, où de la glace entraverait sa progression. Le *Crystal Serenity* est enfin en liaison permanente avec les autorités canadiennes pour un suivi en temps réel des conditions de glace.



« Appartements » à bord du *Crystal Serenity*. « La croisière permet au voyageur de découvrir plusieurs destinations dans le confort et la sécurité, surtout pour ce qui concerne les navires de luxe à bord desquels tout est inclus. » CHRISTIAN SAULEAU

PHOTOS: CRYSTAL CRUISES



La côte du Groenland en été. « Nous travaillons sur ce projet depuis trois ans afin de garantir une entière sécurité aux passagers et à l'équipage. » CHRISTIAN SAULEAU

PHOTO: PHILIP PUSON

### La bonne santé de l'industrie de la croisière

Selon un rapport publié en juin 2016 par l'Association internationale de la croisière (Cia), cette industrie a généré, en 2015, 41 milliards d'euros de retombées économiques en Europe. Augmentation du nombre de croisiéristes, accroissement des commandes de navires, le secteur a connu une année faste dont a également profité la France. Celle-ci se place au cinquième rang – derrière l'Italie, le Royaume Uni, l'Allemagne et l'Espagne –, avec un milliard 238 millions d'euros de dépenses directes (en hausse de 11 % par rapport à 2014) et de bons chiffres pour la branche construction et réparation navale (+ 30 %). Le marché de la croisière n'est pas encore, en France, au niveau de ses grands voisins mais il se développe avec une solide régularité. On comptait 615 000 croisiéristes en 2015 (+ 4 % par rapport à 2014), un chiffre qui a pratiquement doublé depuis 2008.

nière génération, du matériel d'imagerie thermique, des informations satellites en continu, deux hélicoptères embarqués sur le RRS *Shackleton*, des plongeurs spécialisés, un robot sous-marin télé-opéré... peu de navires commerciaux sont dotés de tels moyens et d'une telle technologie.



PHOTO: PHILIP PUSON

#### ■ Avez-vous pris des mesures spéciales pour préserver l'environnement ?

La compagnie Crystal Cruises s'impose pour cette croisière des contraintes environnementales qui vont au-delà de ce que nous pratiquons dans toutes les régions dans lesquelles nous naviguons. Nous utilisons notamment un gasoil marine à faible teneur en soufre et la vitesse de croisière du navire est volontairement réduite afin de diminuer son empreinte carbone.

#### ■ Cette route arctique est-elle, selon vous, appelée à se développer pour devenir une vraie route commerciale ?

D'autres navires commerciaux l'ont déjà empruntée avant nous et je pense qu'il y en aura de plus en plus. Pour ce qui nous concerne, nous avons prévu une nouvelle croisière en 2017. Si nous décidions de continuer au-delà, nous mettrions en œuvre les mêmes dispositions que pour ce premier voyage.

#### ■ Comment analysez-vous les bons chiffres du secteur de la croisière en 2015 ?

Le marché de la croisière est en progression constante, principalement parce que cette façon de voyager épargne aux croisiéristes la cohue des aéroports et leur permet de découvrir plusieurs destinations dans le confort et la sécurité, surtout pour ce qui concerne les navires de luxe à bord desquels tout est inclus.

#### ■ Le secteur fait-il vraiment tout ce qu'il faut en matière de sécurité ?

Oui je pense que les compagnies de croisières offrent un bon niveau de sécurité. J'ai, pour cela, plusieurs fois fait appel à l'expertise de sociétés de sécurité spécialisées à l'image de *Yachting & Cruises Risk Management* dirigée par un ancien membre des Commandos Marine français<sup>1</sup>. Nous ne sommes jamais à l'abri d'un incident et il faut tout faire pour l'éviter ou être capable d'y faire face. Le premier service que nous offrons à bord à nos clients est la sécurité.

1. [www.ycrm.fr](http://www.ycrm.fr)

En savoir + : [www.crystalcruises.com](http://www.crystalcruises.com)