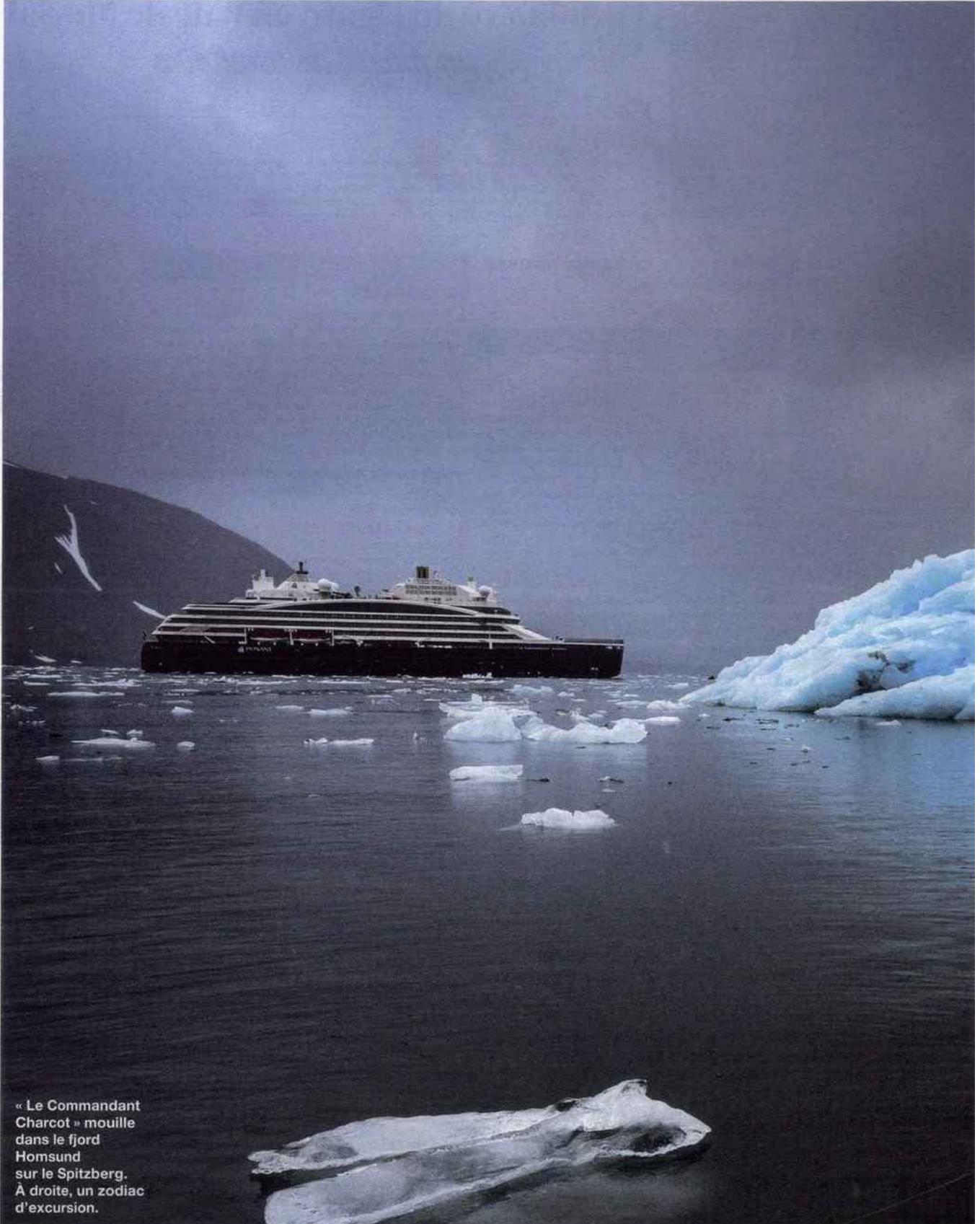




Reportage



« Le Commandant Charcot » mouille dans le fjord Homsund sur le Spitzberg. À droite, un zodiac d'excursion.



# *Le Commandant Charcot* CAP SUR LA BANQUISE

*Le premier navire de haute exploration polaire entrera en service cet automne. Battant pavillon français, armé par la compagnie Ponant, il foisonne d'innovations technologiques. Doté de labos, il accueillera aussi des scientifiques à son bord. Sans oublier une hôtellerie de grand luxe et une restauration estampillée Alain Ducasse. Nos reporters ont assisté à sa première sortie dans le Grand Nord quelques jours avant qu'il n'atteigne le pôle Nord magnétique lundi 6 septembre.*

Par Jean-Marc Gonin (texte) et Olivier Coret pour Le Figaro Magazine (photos)

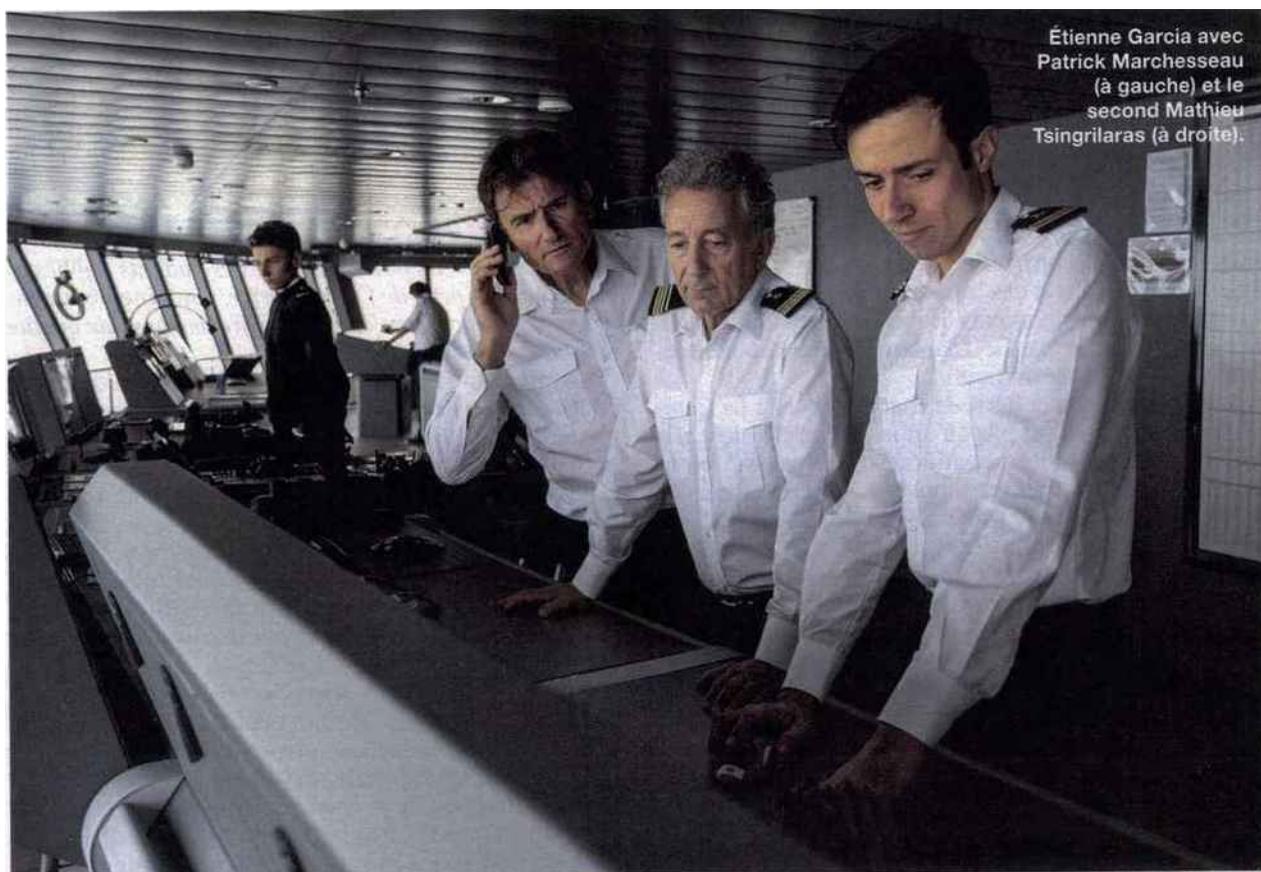




Le nouveau fleuron  
de Ponant dans les  
eaux du Spitzberg,  
en Norvège.



Nicolas Dubreuil,  
responsable des  
expéditions  
sur les glaces.



Étienne Garcia avec  
Patrick Marchesseau  
(à gauche) et le  
second Mathieu  
Tsingrilaras (à droite).

## LA TENSION RESSEMBLE À CELLE DES RESPONSABLES DE LA NASA AU DÉCOLLAGE D'UNE FUSÉE

**P**osées sur les poignées noires en forme de demi-lune, les mains du commandant Garcia se crispent. L'officier hésite à pousser les curseurs qui libèrent la puissance du navire. *Le Commandant Charcot* appareille pour la première fois. Il s'écarte lentement du quai du chantier naval de Tomrefjord, en Norvège. Malgré plusieurs décennies

d'expérience, dont seize ans à la barre des bâtiments de la compagnie Ponant, Étienne Garcia est tendu. Depuis la passerelle, il scrute les obstacles : une cale sèche et une barge amarrée sur son flanc. Il a beau avoir navigué auparavant avec les techniciens du chantier naval norvégien Aker – qui a construit *Le Commandant Charcot* –, c'est la première fois qu'il le manœuvre seul. Et les ingénieurs du bord lui ont dit que la puissance des batteries suffirait pour ce premier départ. Il n'est pas rassuré : le ronronnement familier des machines lui manque.

À la passerelle, la tension ressemble à celle qui étreint les responsables de la Nasa à Houston au décollage d'une fusée. Aux côtés d'Étienne Garcia se tient Patrick Marchesseau, autre commandant historique de la flotte Ponant qui a étroitement participé à la conception du

navire. Le duo est entouré des nombreux officiers de bord, tout aussi nerveux. Dans un silence de cathédrale, *Le Commandant Charcot* pivote jusqu'à ce que l'étrave s'aligne face à la sortie du fjord. La manœuvre se déroule sans anicroche. Les pods – moteurs qui pivotent à 360 °C – ont parfaitement fonctionné. Il est 19 h 06. « *Vas-y, ma poule !* » lance Étienne Garcia à son complice Patrick Marchesseau. Celui-ci presse un bouton noir sur la console. La tonitruante sirène secoue le paisible fjord norvégien. Le commandant peut mettre le cap vers la haute mer. L'atmosphère se détend. On respire. Des applaudissements retentissent. C'est parti pour le « dry run », une croisière test de trois semaines mettant le navire et son équipage à l'épreuve dans des conditions réelles.

### TROIS FOIS PLUS CHER

Comme l'explorateur polaire dont il tire son nom, *Le Commandant Charcot* est un pionnier. Premier navire de croisière à emporter des passagers au cœur de la banquise, le bâtiment est bourré d'innovations technologiques. Sa coque et la puissance de sa motorisation sont celles d'un brise-glace. On ne peut tracer sa route jusqu'au pôle Nord qu'à ce prix. Et ce dernier est élevé : une facture trois fois plus lourde que celle d'un navire de la série « sisterships » construit par l'armateur pour naviguer dans les zones voisines des pôles. Pour réduire son empreinte environnementale, il avance



## “ILS NOUS ONT PRIS POUR DES DINGUES. EMBARQUER 245 PASSAGERS AU PÔLE NORD LEUR SEMBLAIT DÉRAISONNABLE”

grâce à une propulsion hybride mêlant un moteur au gaz naturel liquide (GNL) et des batteries électriques permettant au navire de voguer plusieurs heures en ne rejetant aucune émission (de son côté, le GNL laisse une trace carbone inférieure de 25 % à celle du fioul).

Une singularité fait la fierté de chacun à bord : *Le Commandant Charcot* n'est pas qu'un navire de croisière, il a également une vocation scientifique. Deux vastes laboratoires – l'un « sec », l'autre « humide » – peuvent accueillir des chercheurs issus de toutes sortes de disciplines liées aux pôles et aux océans. Des robinets où coule l'eau de mer puisée en continu sont fixés au-dessus des évier. De larges paillasse de labo permettent de poser des instruments et d'effectuer des expériences. Grâce à un puits vertical – appelé « half moon » en anglais –, on peut immerger un appareil directement sous la coque. Dans le labo sec, des racks sont là pour contenir des ordinateurs et autres enregistreurs de mesure. De leur côté, les volumineuses cales offrent des espaces de stockage pour des appareils d'exploration de type drone sous-marin. Sans oublier les mesures permanentes que le navire effectue durant la navigation (températures de l'air et de l'eau, épaisseur de la glace, météo, ...) qui constituent autant de données précieuses pour la science. Enfin, quatre cabines sont réservées à des scientifiques accueillis à bord gratuitement.

Doté d'une porte bordière, le labo humide possède un accès direct à la mer. Dès le « dry run », des chercheurs norvégiens de l'Institut Fridtjof-Nansen, spécialisé dans l'environnement, ont profité de l'aubaine. Ils ont lancé une bouée permettant de mesurer les courants dotée d'une sorte de tube qui se déploie au contact de l'eau. « *Ce bateau est une opportunité*, explique Hanne Sagen, de l'Institut Nansen. *Les navires d'exploration polaire sont peu nombreux et la place y est rare.* » En tout, son équipe immergera sept bouées le long du parcours jusqu'au pôle Nord.

### “L'ORDINATEUR”

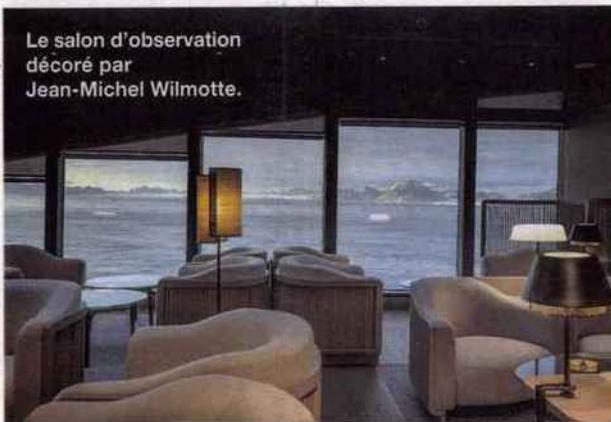
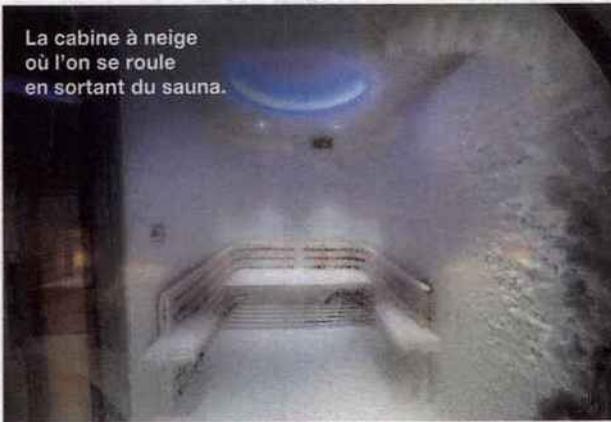
Ingénieur-chef mécanicien, Hugues Decamus ne boude pas son plaisir. Cet officier modeste et discret âgé de 55 ans s'est fait d'emblée l'avocat de la recherche scientifique à bord. Ancien marin sur les bateaux de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), il a été associé au développement du *Commandant Charcot* dès le début du projet, né il y a six ans. Il se rappelle avoir contacté directement les scientifiques pour identifier leurs besoins. « *Beaucoup hésitaient ou n'ont pas répondu*, dit-il. *J'ai fini par aller sur Le Pourquoi Pas ?* (navire océanographique de l'Ifremer NDLR) *et j'ai recensé ce qui équipait ses labos afin de concevoir ceux du Commandant Charcot.* » Présent à bord, le directeur de l'Institut polaire français Paul-Émile-Victor (Ipev), Jérôme Chappellaz, confirme les pudeurs de certains chercheurs français quand on leur propose de travailler

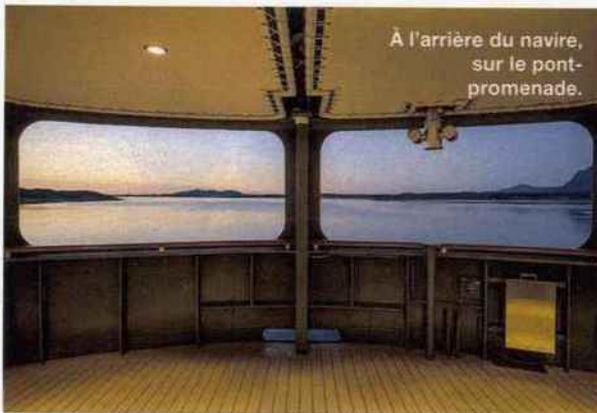
sur le navire. « *Ils ont l'habitude des budgets publics et beaucoup ont peur de l'argent privé*, souligne l'éminent glaciologue. *Pourtant ce navire offre une base de qualité pour aller vers les pôles.* »

C'est probablement l'homme le plus affairé du bord. Mathieu Petiteau, 47 ans, a conçu ce navire et suivi chaque jour de sa réalisation. Cet officier de marine marchande devenu patron des nouvelles constructions et de la recherche et développement chez Ponant connaît chaque recoin des 150 mètres du navire. Il est tellement calé que certains officiers le surnomment « l'Ordinateur ». Dès le départ, en septembre 2015, c'est lui qui a fait part aux ingénieurs scandinaves interloqués de l'audace du projet. « *Ils nous ont pris pour des dingues*, raconte-t-il. *Embarquer 245 passagers au pôle Nord leur paraissait impossible, déraisonnable.* » Finalement, l'affaire prend forme. Mathieu Petiteau parle avec passion de tous les obstacles à surmonter. D'abord le poids, avec des tôles d'acier épaisses (6 cm à l'étrave) qui résistent à la pression de la glace. Ensuite, les moteurs : des pods plutôt que des arbres de transmission, trop fragiles dans ce milieu. La puissance a dû être dimensionnée pour franchir des « ridges » de 15 mètres de hauteur de glace. « *Uniquement en cas d'urgence*, précise immédiatement l'officier. *Ce navire n'est pas un brise-glace. Il se dirigera en cherchant les couches les moins épaisses.* » Le souci de la moindre empreinte environnementale est une priorité pour la compagnie – les eaux usées sont intégralement traitées et les déchets triés selon les normes les plus strictes.

Intarissable, Mathieu Petiteau détaille les défis qu'il a fallu relever dans tous les domaines. La propulsion au gaz naturel liquide exige de gigantesques cuves (4 500 m<sup>3</sup>) spécialement conçues pour le navire afin d'assurer la stabilité thermique du carburant et d'obtenir le feu vert des autorités françaises (*Le Commandant Charcot* bat pavillon tricolore). La sécurité a demandé un soin tout particulier pour amener des passagers en un point aussi isolé que le pôle Nord. Mathieu Petiteau a conçu des conteneurs flottants baptisés « Ice cubes » où sont rangés des abris et des vivres qui permettront aux passagers et à l'équipage de vivre cinq jours installés sur la banquise en attendant les secours. Un brevet a même été déposé par la compagnie pour toucher des royalties sur cette innovation. Lors du dry-run, tout le dispositif sera testé en débarquant 64 personnes sur la banquise, qui devront y rester pendant vingt-quatre heures.

On ne saurait dresser l'inventaire complet de tous les prototypes et nouveautés développés pour ce navire de l'extrême. Cela va des bancs chauffants sur le pont promenade, aux alignements de batteries pour stocker l'électricité du navire. Un officier confie que *Le Commandant Charcot* pourrait fournir en courant la moitié de la ville de Nantes...



À l'arrière du navire,  
sur le pont-  
promenade.La passerelle et le  
pont d'observation  
vus depuis l'avant.La largeur du sillage  
donne une idée de  
la puissance  
des machines.La chambre  
à coucher de la suite  
de l'armateur.

## QUAND IL NAVIGUE EN MODE ZÉRO ÉMISSION, “LE COMMANDANT CHARCOT” NE FAIT AUCUN BRUIT

Au pari technologique répond celui du confort. Les moteurs sont silencieux voire muets quand on navigue en mode zéro émission uniquement propulsé par les batteries. Piscines intérieure et extérieure sur le pont arrière (eau à 31 °C) complètent un aménagement luxueux. Un espace bien-être avec sauna et cabine à neige, dans laquelle on peut se rouler en sortant, comporte également des salles de massage, une manucure et un coiffeur. Une salle de sport permet de transpirer en contemplant la mer. Les trois restaurants, eux, sont estampillés Alain Ducasse. L'un d'eux occupe une salle à manger à l'arrière du pont 9. De hauts sabords allant du sol au plafond offrent une vue panoramique. La décoration a été confiée à Jean-Michel Wilmotte, qui n'avait jamais touché au design intérieur d'un navire. Un bar-fumoir à cigares et de vastes salons portent sa griffe. Malgré le poids, le célèbre décorateur a fait réaliser des cloisons entièrement recouvertes de plaques de marbre de Carrare du meilleur effet. Jean-Philippe Nuel, architecte d'intérieur de nombreux bateaux de la compagnie, s'est chargé des autres ponts passagers.

### CABINE DE 115 M<sup>2</sup>

Florent Kuhry, l'un des deux directeurs de l'hôtellerie, est impatient de recevoir ses premiers passagers. Ce jovial Alsacien, dont la première vocation fut la pâtisserie, est à la gestion hôtelière ce que Mathieu Petiteau est à la

conception technique. Des assiettes aux serviettes de table en passant par les produits fournis dans les salles de bains et les parkas remis aux passagers, il connaît tout sur le bout des doigts. Et c'est avec fierté qu'il ouvre la cabine de l'armateur. Avec 115 mètres carrés de superficie, une chambre, un salon-salle à manger équipé d'une cheminée, une salle de bains avec baignoire « panoramique » et une terrasse (160 m<sup>2</sup> !) agrémentée d'un jacuzzi, le mot cabine semble impropre. Il s'agit d'un véritable appartement. À 5 000 euros par jour et par personne – majordome entièrement dédié –, la prestation se doit d'être exceptionnelle.

*Le Commandant Charcot* devrait effectuer sa première croisière vers l'Antarctique fin octobre, au départ de Puerto Montt, au Chili. Hervé Gastinel, qui préside Ponant depuis mars dernier, partage l'enthousiasme de l'équipage pour ce navire polaire exceptionnel. Passionné de navigation depuis sa jeunesse nantaise, il a hâte de voir les clients à bord. « *Les réservations démarrent bien.* » Seule ombre au tableau, la pandémie de Covid-19 qui a déjà dévasté le secteur de la croisière : « *Nous sommes tributaires des mesures sanitaires imposées par les pays où nous embarquons.* »

Depuis la passerelle, Étienne Garcia attend le feu vert du gouvernement de Santiago. Pour que la sirène du *Commandant Charcot* résonne une toute première fois en quittant Puerto Montt. ■

Jean-Marc Gonin