



La croisière remise à flots

Le secteur s'oriente vers un modèle de plus en plus durable. Démonstration avec quatre compagnies, dont Ponant et son nouveau bateau d'exploration polaire.

Vidéo: https://www.lepoint.fr/voyages/la-croisiere-remise-a-flots-23-10-2021-2448957_44.php

PONANT La tentation des pôles

Son nom seul, *Le Commandant Charcot*, évoque l'aventure, mais surtout la grande histoire de l'exploration. Celle d'un humaniste avant l'heure, passionné de nature et nourri de ses rencontres avec les peuples du Grand Nord, figure emblématique des premières expéditions polaires qui, au début du XX e siècle, s'aventura aux confins de l'Arctique et de l' Antarctique pour rapporter cartes, relevés topographiques et autres échantillons de zoologie et de botanique. Autant dire qu'en choisissant ce patronyme pour son nouveau bateau, baptisé au Havre fin septembre, et après plusieurs mois d'incertitudes liées à la pandémie, Ponant (propriété, comme *Le Point*, du holding Artemis) se devait de frapper fort, aussi bien dans les itinéraires de croisière proposés que dans les performances technologiques déployées sur le navire.

Non seulement *Le Commandant Charcot* sera le premier bateau à emmener des passagers au pôle Nord géographique, mais il sera aussi le second du monde, après l' *AIDAnova* (fleuron de l'allemand Aida Cruises), à utiliser dans ses moteurs du gaz naturel liquéfié (GNL), soit le combustible le plus vert du marché. « *Le GNL garantit 25 % d'émissions de CO 2 en moins, mais il permet aussi d'éliminer la production de soufre et de particules fines*, détaille Mathieu Petiteau, directeur des constructions neuves chez Ponant, qui a supervisé la construction du *Commandant Charcot*, lancée il y a six ans, et, avec l'usage de ce nouveau carburant, développé de nouvelles techniques de stockage. *Les moteurs de propulsion du bateau fonctionnent à l'électricité fournie par six groupes électrogènes alimentés par le gaz naturel. Et, pour stocker ce gaz - que l'on fait passer de l'état liquide à l'état gazeux - , nous avons choisi un système de cuves membranes épousant la forme de la coque du bateau. Cela permet d'embarquer une grosse capacité de carburant (4 500 mètres cubes), mais aussi de gagner en autonomie.* » Sans compter le gazole, qui viendra en renfort du GNL en cas de problème d'approvisionnement.

« *Notre objectif est, certes, d'inscrire la compagnie dans une nouvelle dimension de l'expédition polaire, mais ces voyages doivent rester des voyages d'exception, où la dimension humaine et responsable guide notre action* », insiste son président, Hervé Gastinel. Un engagement éthique et environnemental qui ne date pas d'hier et connaît avec *Le Commandant Charcot* un véritable accomplissement. Comme en témoignent les dispositifs déployés : suppression du plastique à usage unique, transformation de l'eau de mer en eau potable, gestion des eaux usées excluant tout rejet durant la navigation ou encore traitement des déchets non recyclables par le biais d'un incinérateur double chambre permettant de récupérer de l'énergie, en partie réutilisée pour chauffer l'eau, les espaces et même les banquettes extérieures.

« *Nous tentons d'avoir une démarche globale et pas seulement technologique*, ajoute Wassim Daoud, responsable RSE. *Elle doit s'appliquer sur le bateau comme dans les activités, notamment à travers un programme de sciences participatives.* » Ainsi, sur la vingtaine de guides naturalistes embarqués et capables d'accompagner les voyageurs du pôle Nord à la mer de Ross ou encore du Groenland à l'île Charcot, la moitié sont des scientifiques. L'occasion pour les passagers de participer à des prélèvements d'eau, d'air et de glace, de compter les manchots, de déposer des bouées sur la banquise ou de larguer des instruments dans le sillage du navire. Car *Le Commandant Charcot* se veut aussi une plateforme ouverte à tous les

www.lepoint.fr
Pays : France
Dynamisme : 91



[Visualiser l'article](#)

chercheurs accueillis à titre gracieux, laboratoires et matériel à l'appui - 2 millions d'euros ayant été investis dans ce domaine, selon Hervé Gastinel.



Gestion de l'eau et des déchets, réduction du plastique, les bateaux de croisière s'engagent pour l'environnement.

« On pense souvent qu'il n'y a rien à voir au pôle Nord. C'est tout le contraire ! soutient José Sarica, directeur des expéditions. La banquise est quelque chose de vivant, elle change sans cesse de forme et de couleur. J'y ai découvert un autre continent. » Outre l'expérience de la navigation dans les glaces, le bateau offre aussi la possibilité de plonger (en maillot de bain), de flotter (en combinaison étanche) ou d'évoluer (en kayak) en eau polaire ; d'explorer à pied ou à raquettes des zones reculées et même d'aller à la rencontre des Inuits.

Tout cela dans le cadre le plus sécurisé et confortable possible, *Le Commandant Charcot* affichant un niveau de prestations et de services encore inégalé sur un navire d'exploration, de la déco, signée **Jean-Philippe Nuel** et Jean-Michel Wilmotte , aux restaurants, confiés à Alain Ducasse , en passant par le spa Biologique Recherche, les bars ou encore les bains extérieurs chauffés. À tel point qu'Hervé Gastinel, Alain Ducasse et Jean-Michel Wilmotte nourrissent une nouvelle ambition : « *Faire du Commandant Charcot le premier palace flottant !* » Une distinction jusqu'ici réservée aux hôtels de prestige français. Affaire à suivre...

www.lepoint.fr
Pays : France
Dynamisme : 91



[Visualiser l'article](#)

Hurtigruten La signature scandinave

Avec une quinzaine de bateaux consacrés aux expéditions, Hurtigruten s'impose comme un spécialiste du genre. Outre ses deux navires – le *Roald Amundsen* (2019) et le *Fridtjof Nansen* (2020) – dotés d'une propulsion électrique, la compagnie a entrepris la modernisation écologique d'une partie de sa flotte (moteurs à faible émission, bloc-batteries de grande capacité). Objectifs : réduire d'au moins 25 % les émissions de CO 2 .

MSC Le goût de l'effort

Depuis le lancement du *MSC Grandiosa* en 2019, qui utilisait déjà 28 % de carburant en moins par passager que les précédents bateaux, MSC optimise chacun de ses nouveaux navires : production de l'eau potable, traitement des eaux usées et tri des déchets en tête. Prochaine étape : l'introduction du GNL à bord du *MSC World Europa*, une nouvelle classe de navires attendue fin 2022. Trois autres devraient suivre d'ici à 2025.

Costa À l'avant-garde

Costa a été le premier à développer des navires fonctionnant au GNL avec l' *AIDAnova* en 2018 (filiale de Costa) et le *Costa Smeralda* en 2019. Date à laquelle le groupe italien atteignait une réduction de 40 % de ses émissions par rapport à 2008. Deux nouveaux bateaux de ce type sont attendus pour fin 2021 et les solutions vers un modèle plus durable (gestion de l'eau et des déchets, réduction du plastique, alimentation à quai, batteries à combustible...) se multiplient.

PONANT-Nicolas Dubreuil – Studio PONANT-Nath Michel