

DOSSIER

ÉLECTRONIQUE MILITAIRE ABAISSE LES COÛTS



Marine nationale

pages 18 à 26

EUROPE

LES ACCIDENTS MARITIMES EN BAISSÉ. Bon côté de la crise : le nombre d'accidents maritimes a chuté en Europe en 2009.

page 6

CORSE

LE RAPPORT REVET ENVISAGE L'ARRÊT DE L'AIDE SOCIALE. C'est l'une des mesures proposées pour réduire les subventions versées pour la desserte de la Corse, qui ont contribué au développement des concurrents de la SNCM.

page 8

CÔTES-D'ARMOR

LE PORT MAL-AIMÉ. À Tréguier, dans les Côtes-d'Armor, le port de commerce, jugé peu esthétique, est remis en cause.

page 9

ASSURANCES

NOUVELLE POLICE FRANÇAISE. Le marché français de l'assurance proposera en juillet une nouvelle police « corps ».

page 13

DÉMANTÈLEMENT

LES RECYCLEURS BRETONS S'ACTIVENT AU LÉGUE. La destruction de navires de pêche fait l'affaire du chantier désormais implanté dans les Côtes-d'Armor.

page 15

THON TROPICAL

LES ARMEMENTS FRAGILISÉS. Piraterie, cours bas, remboursement du FPAP se conjuguent pour fragiliser les armements.

page 16

LANGOUSTINES

VERS DES LICENCES LANGOUSTINES PLUS CONTRAINANTES. Réduction de la taille des navires et extinction des licences non utilisées sont envisagées dans le golfe de Gascogne.

page 17

Un nouveau paquebot de luxe pour la Compagnie du Ponant



Philip Plisson

« Le Boréal » a été conçu pour naviguer dans des conditions extrêmes et a été classé « glace 1 C » par Bureau Veritas.

Le Boréal se veut à la fois chic et intime. D'aucuns diront grand yacht, d'autres petit paquebot de luxe. Construit par le chantier italien Fincantieri d'Ancône, il a été livré fin avril à la Compagnie du Ponant. Cette filiale du groupe CMA CGM s'est spécialisée dans la croisière très haute gamme vers des destina-

tions originales. Un marché de niche où les tarifs sont environ quatre fois supérieurs à ceux d'une croisière « classique ». Quelque 350 000 personnes seraient toutefois à même, de par le monde, de s'offrir un tel voyage. Une clientèle qui, en plus d'être aisée, n'a pas vraiment été touchée par la crise. Quatrième na-

vière de l'armement, Le Boréal peut embarquer 260 passagers dans ses 132 cabines qui ont toutes vue sur mer et disposent, pour la plupart, d'une terrasse. Avec la livraison de son sister-ship, L'austral, prévue en mai 2011, cela portera à 454 le nombre de cabines de la Compagnie du Ponant contre

190 en 2009. Celle-ci a transporté 11 000 croisiéristes en 2009 pour un chiffre d'affaires de 35 millions d'euros et comptait, avant l'arrivée du Boréal qui embarquera 136 marins, 300 salariés dont 250 navigants.

pages 2 et 3

chantiers Piriou mise sur l'Asie

Les chantiers Piriou viennent de livrer leur premier thonier construit hors de Concarneau. Le Manapany est le sister-ship du Franche Terre, construit dans le fief breton du groupe. Ce navire innovant de 90 mètres a, lui, été réalisé entièrement au Vietnam, dans l'un des deux chantiers de Seas (200 salariés), filiale de Piriou, qui entend en faire un très fort vecteur de développement. Piriou n'en restera sans doute pas là. Une implantation en Indonésie est à l'étude, le client historique du groupe, Bourbon, étant susceptible d'avoir besoin de navires construits localement. Des sous-traitants envisagent à leur tour de s'implanter en Asie.



André Thomas

Le « Manapany », deuxième thonier de Sapmer, a été livré à Hô Chi Minh-Ville, un troisième navire arrivant en octobre.

pages 30 et 31

Karachi Le flou demeure

En 2002, un attentat au cœur de Karachi, faisait 14 morts parmi lesquels 11 Français, salariés de DCNS et de ses sous-traitants, en mission pour la construction de deux sous-marins de type Agosta. Tout de suite privilégiée, la piste islamiste a, par la suite, été mise à mal par un rapport privé mettant en cause une affaire politico-financière. La France ayant stoppé le versement de commissions liées au contrat, l'attentat aurait été commandité par les services secrets pakistanais. Les deux thèses se tiennent, selon le rapport parlementaire sur les circonstances de l'attentat rendu mi-mai.

page 4



« Le Boréal » : un nouveau paquebot de luxe pour la Compagnie du Ponant

La Compagnie du Ponant va doubler ses capacités de cabines, d'ici 2011, avec « Le Boréal » dont elle vient de prendre livraison et « L'Austral » attendu pour mai 2011. Cette compagnie, filiale de CMA CGM, est positionnée sur un marché de niche, luxueux, où les tarifs sont à peu près quatre fois plus élevés que ceux de la croisière « classique ».

Le Boréal a été livré fin avril à la Compagnie du Ponant par le chantier italien Fincantieri d'Ancône. Ce qui marque une nouvelle étape dans le développement de cette compagnie sur le créneau de la croisière de luxe.

Une niche qui représente tout de même 350 000 passagers potentiels sur un marché mondial de 15 millions de personnes. Une niche où les tarifs sont évidemment plus élevés. Si le prix d'entrée peut avoisiner les 500 euros la semaine sur un paquebot géant de Costa ou de Carnival, il faudra déboursier pas moins de 2 000 euros pour une croisière de 7 jours d'Honfleur à Copenhague à bord du Boréal et 4 000 euros pour son premier voyage en Antarctique.

Le Boréal est devenu le quatrième navire de la flotte de la Compagnie du Ponant qui est une filiale du groupe CMA CGM. Elle possède en effet Le Ponant, voilier de 32 cabines rendu célèbre par une prise d'otages en 2008, Le Levant, un bateau de type yacht de 45 cabines, Le

Diamant, un petit bateau d'expédition de 113 cabines et maintenant Le Boréal (lire ci-dessous) et ses 132 cabines.

La compagnie attend encore la livraison de L'Austral en mai 2011, le sister-ship du Boréal. La compagnie disposera ainsi de 454 cabines contre 190 en 2009.

11 000 CROISIÉRISTES EN 2009

L'an dernier, la Compagnie du Ponant a transporté 11 000 croisiéristes pour un chiffre d'affaires de 35 millions d'euros. Elle comptait, avant l'arrivée du Boréal dont l'équipage est composé de 136 marins dont 9 officiers, 300 salariés dont 250 navigants.

Créée en 1988 par son actuel directeur général, Jean-Emmanuel Sauvée, par Philippe Deveau et par une dizaine d'autres officiers de marine marchande, la Compagnie du Ponant s'est positionnée sur le créneau du luxe mais aussi



« Le Boréal » peut embarquer 260 passagers dans ses 132 cabines qui ont toutes vue sur mer et disposent, pour la plupart, d'une terrasse.

celui des destinations originales. « Nous incarnons, depuis 20 ans, le yachting de croisière qui conjugue raffinement de la vie à bord et découvertes exceptionnelles, explique Jean-Emmanuel Sauvée. La taille de

nos bateaux nous permet d'atteindre les ports les plus secrets uniquement accessibles aux navires de petite taille. En outre, notre compagnie met tout en œuvre pour réduire l'impact sur l'environnement : choix d'itinéraires réfléchis, revêtement limitant la pollution de l'air et de l'eau, sensibilisa-

tion de l'équipage et des passagers, etc. »

Une tradition que pérennise Le Boréal (et plus tard L'Austral) qui est certifié Green Ship. Du nom d'une ONG américaine qui impose des normes environnementales, notamment en termes de rejet de carbone.

Pierre GRAVES

JEAN-PHILIPPE LEMAIRE : « LE CHEF D'UNE EXPÉDITION »

Pour Jean-Philippe Lemaire, le commandant du Boréal, la navigation dans l'Antarctique demeure une expérience inoubliable.

Que représente pour vous la navigation dans l'Antarctique ?

C'est une des rares régions du monde où l'on peut vivre pleinement notre vocation de marin. Le capitaine devient alors le véritable chef d'une expédition maritime. On se trouve, en effet, très proche de la nature d'autant qu'il n'y a pas d'abri et que les conditions météo peuvent changer à tout moment avec des vents violents qui atteignent parfois 80 à 100 nœuds ! C'est aussi un des rares endroits du monde où l'on peut avoir une véritable proximité avec la faune : des manchots, des albatros à sourcil noir qui nichent à 5 mètres de vous... Au beau milieu d'icebergs tabulaires !

Ce sont des moments inoubliables...

On visite l'un des pôles dans un véritable écrin de confort. L'Antarctique est une terre de paix et de sérénité. Quand on en revient, on voit toujours la planète différemment. C'est une région qui marque le marin comme les croisiéristes, un peu comme le passage du cap Horn.



« Il existe, en Antarctique, une très grande fraternité entre tous les bateaux commerciaux. »

Quelles sont les difficultés que vous rencontrez, en tant que marin, dans ces zones ?

Ce sont des régions mal cartographiées. Nous devons donc faire nos cartes nous-mêmes. Nous profitons, à bord du Boréal, d'un sonar qui nous aide tout particulièrement quand les conditions de visibilité sont nulles. Mais c'est le seul endroit au monde où s'exerce une très grande fraternité entre tous les bateaux commerciaux, où ils s'échangent toutes sortes de conseils. Une région où l'on apprend tous les jours, où les vents catabatiques (1) peuvent passer de 20 à 120 nœuds en 2 minutes...

Les icebergs ne vous posent pas de problème particulier ?

Non, pas du tout, on joue avec les icebergs, on en fait le tour. En revanche, repérer les growlers (NDLR : des petits morceaux d'iceberg), qui sont dangereux, est plus difficile. Nous disposons, sur Le Boréal, d'une caméra infrarouge qui nous permet de les éviter.

Propos recueillis par Pierre GRAVES

(1) Les vents catabatiques soufflent dans le sens de la pente descendante. Ceux de l'Antarctique sont créés par la pellicule d'air très froid au-dessus du plateau continental.

« Le Boréal » : chic, intime et respectueux de la nature

L'idée première dans la conception du Boréal était d'en faire un yacht de croisière. Pari réussi tant l'atmosphère qui se dégage de ce petit bateau de croisière (142 mètres de long sur 18 de large et de 4,70 mètres de tirant d'eau) est douce, intime et... chic. La décoration, à la fois contemporaine, chaleureuse et sobre, a été confiée à Jean-Philippe Nuel, architecte d'intérieur, et supervisée par la directrice générale adjointe de la Compagnie du Ponant, Véronique Saade.

Achévé fin avril par les chantiers Fincantieri à Ancône en Italie, il a effectué, la seconde semaine de mai, sa croisière inaugurale avec 260 passagers à bord. Le Boréal compte 132 cabines donnant toutes sur la mer et dont la majorité disposent d'une terrasse.

Tout à bord est fait pour le confort des passagers : une boutique, deux restaurants dont un gastronomique, une salle de sport, un salon de soins, un théâtre de 250 places, un sauna, un spa, etc.

Mais les qualités nautiques et environnementales du Boréal sont plus spectaculaires en-

core. Capable de filer 16 nœuds en vitesse de croisière, il dispose de six ponts passagers et compte 136 membres d'équipage dont 9 officiers. Destiné à voyager dans l'Antarctique, il est classé « glace 1 C » par Bureau Veritas.

Doté du label international Green Ship, « le navire est équipé de technologies de pointe en matière de respect de l'environnement et tout particulièrement du milieu marin », explique son commandant, Jean-Philippe Lemaire. Il dispose en effet d'un positionnement dynamique pour éviter de jeter l'ancre et de détériorer les fonds marins, de moteurs diesel-électriques utilisant un carburant à teneur réduite en soufre, d'un traitement des ordures et des eaux usées à bord « au-delà des valeurs imposées par la réglementation Marpol ».

Le Boréal est également le premier bateau de croisière aux normes ADA (Americans with Disabilities Act), c'est-à-dire entièrement conçu pour accueillir des personnes handicapées.

P. G.

Jean-Emmanuel Sauvée : « Un marché haut de gamme de 350 000 personnes »

Confiant dans l'avenir de la niche économique sur laquelle s'est positionnée la Compagnie du Ponant, son directeur général, Jean-Emmanuel Sauvée, défend une croisière originale.

« Le Boréal » vient d'être livré à la Compagnie du Ponant. Comment décririez-vous ce navire ?

Ce navire, conçu comme un grand yacht, s'inscrit pourtant dans la tradition française. Celle du France ou du Normandie, les grands paquebots français dont nous voulons être les héritiers. Nous avons peaufiné le choix des escales, des itinéraires, la gastronomie, les services et l'environnement à bord. Mais, à la différence des anciens liners, nous proposons une croisière intimiste avec 264 passagers au maximum.

« Nous proposons une croisière intimiste. »

Pour quels types de croisière ?

Nous offrons aux passagers un vrai rapport à la mer, des croisières à connotation « expédition ». Le Boréal est, en effet, l'un des rares navires de croisière à être autorisé à naviguer dans l'Antarctique. Disposant d'un positionnement dynamique, il peut rester à un endroit donné sans avoir à jeter l'ancre. Il utilise par ailleurs un carburant à faible teneur en soufre, traite ses eaux usées à bord, dispose de moteurs électriques pour naviguer dans certains espaces sensibles et possède les moyens d'éviter les collisions avec les grands mammifères marins.

Quelles ont été les motivations du groupe CMA CGM, dont la Compagnie du Ponant est une filiale, pour investir dans la croisière ?

C'était d'abord une volonté de son président, Jacques Saadé, qui y voyait une façon de diversifier ses activités. Il estimait naturel pour un grand armateur mondial, comme l'on fait certains de ses concurrents, de s'intéresser à ce secteur où les métiers sont très proches de ceux de la marine marchande : gestion de navires, escales, équipages, etc. Mais il a tenu à aborder la croisière par le haut de gamme, avec des itinéraires exceptionnels et surtout des bateaux battant pavillon français (NDLR : Wallis et Futuna, lire ci-dessous). D'où le rachat de la Compagnie des îles du Ponant, en 2004.

Avec les difficultés financières que traverse actuellement CMA CGM, auriez-vous pu commander aujourd'hui ce bateau ainsi que « L'Austral », son sister-ship qui doit être livré l'an prochain ?

Nous aurions pu en commander un sans problème, peut-être pas les deux. Comme il nous fallait impérativement atteindre un certain niveau de capacité pour être rentables, nous sommes donc très reconnaissants à Jacques Saadé, qui a soutenu notre choix.

Vous êtes donc positionnés sur un marché de niches.



« Dans le monde, on ne compte pas plus d'une dizaine de compagnies installées sur le même créneau que le nôtre. »

Quelles sont ses perspectives ?

Le marché global de la croisière représente 15 millions de personnes dans le monde dont 350 000 pour le haut de gamme ! Il y a donc de quoi faire... Ce marché, sur lequel nous avons choisi de nous positionner, profite en fait de l'engouement général pour la croisière. Il est tiré vers le haut par la mode de la croisière et par l'énorme marke-

ting réalisé par les grandes compagnies. MSC, Costa, Carnival qui proposent des croisières plus « populaires » mais qui font énormément parler du produit. Du coup, il existe toute une frange de la clientèle visée qui a envie de voyager sur des navires de plus petites tailles, avec une ambiance plus conviviale et plus luxueuse.

Quel est le profil de cette clientèle ?

Elle est à moitié européenne et à moitié américaine. Ce sont des gens aisés, peu sensibles à la conjoncture économique, qui peuvent dépenser 350 euros par

« Notre clientèle se compose de gens aisés, peu sensibles à la conjoncture économique. »

jour et par passager pour une semaine de croisière. Ce qui explique que nous n'avons pas enregistré de baisse significative de nos réservations durant ces derniers mois.

Qui sont vos concurrents ?

Dans le monde, on ne compte pas plus d'une dizaine de compagnies installées sur le même créneau que le nôtre. Toutes sont de taille moyenne avec gé-

néralement peu de navires. On ne trouve donc pas les grandes compagnies parmi les plus connues.

Quel impact a eu la prise d'otage et le détournement du « Ponant » sur l'image de marque de votre compagnie ?

Il est certain que cette affaire, qui heureusement s'est bien terminée, nous a apporté énormément de notoriété. La compagnie est maintenant connue dans le monde entier et on lui associe Le Ponant, ce qui finalement n'est pas une mauvaise affaire puisque nous considérons ce bateau comme notre vitrine. Mais cette affaire a surtout mis en évidence le courage, le professionnalisme et le comportement exemplaire de nos équipages.

Qui est la marraine du « Boréal » ?

Christine Lagarde, la ministre de l'Économie, a donné son accord de principe pour être la marraine du Boréal et de L'Austral. La cérémonie aura lieu en 2011 à l'occasion de la réception de ce second bateau.

Propos recueillis par Pierre GRAVES

WALLIS-ET-FUTUNA : UN REGISTRE POUR LES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE

Le registre Wallis-et-Futuna du pavillon français a été créé au début des années 1970. Son seul port d'immatriculation et de francisation est Mata Utu. Il est ouvert aux navires de plus de 10 tonneaux de jauge brute et touchant au moins une fois par semestre le port d'immatriculation, sauf dérogation. Ce registre est surtout devenu celui des paquebots de croisière. Seules les règles de composition de l'équipage, plus souples concernant le nombre de marins français embarqués, divergent du registre métropolitain. En principe, les officiers doivent être français. Toutefois, l'administration peut autoriser l'embarquement d'officiers étrangers sous réserve qu'ils soient titulaires d'un brevet délivré par leur autorité nationale. Pour le personnel d'exécution, les marins peuvent être étrangers dans la proportion maximale de 75 %.



Comme les autres navires de la compagnie, « Le Boréal » navigue sous le registre Wallis-et-Futuna.

Philippe Plisson