

**PETIT-DÉJEUNER PRESSE**  
**ARMATEURS DE FRANCE / COMPAGNIE DU PONANT**

**« Croisières et nouvelles routes maritimes en Arctique et Antarctique :  
quelles perspectives économiques ? Quels enjeux en matière de sécurité et  
d'environnement ? »**

*Mardi 11 juin 2013*

*Intervenants :*

- **Eric BANEL**, Délégué Général d'Armateurs de France
- **Jean-Emmanuel SAUVÉE**, Président de la Compagnie du Ponant, membre d'Armateurs de France
- **Etienne GARCIA**, Commandant du SOLÉAL, dernier fleuron de la Compagnie du Ponant
- **Patrick RONDEAU**, Expert « Environnement, sécurité, sûreté », Armateurs de France

Contact presse : Pasquine ALBERTINI - [p-albertini@armateursdefrance.org](mailto:p-albertini@armateursdefrance.org) ; 01.53.89.52.42. ;  
06.24.35.45.43.

## LA COMPAGNIE DU PONANT, LE CROISIERISTE SPECIALISTE DES PÔLES

Créée en 1988 par Jean-Emmanuel SAUVÉE, la COMPAGNIE DU PONANT est le seul armateur français de navires de croisière. Elle assure des destinations sur les 6 continents : Afrique, Amérique, Antarctique, Asie, Europe, Océanie. Avec 20.000 passagers par an, son chiffre d'affaires s'élève à 80 millions d'euros en 2012.

### Jean-Emmanuel SAUVÉE Président du Directoire

---



Jean-Emmanuel SAUVÉE, né en 1964, sort diplômé de l'École Nationale de la Marine Marchande en 1986. Dans un contexte économique difficile, il décide à seulement 23 ans, de perpétuer la tradition française de la marine marchande en créant une compagnie de croisières battant pavillon français. Une aventure humaine enthousiasmante qu'il réalise avec brio, avec Philippe Videau et une dizaine d'autres Officiers de la Marine Marchande, en créant en avril 1988 la COMPAGNIE DES ÎLES DU PONANT, qui deviendra par la suite la COMPAGNIE DU PONANT,

Actuellement Président du Directoire de la COMPAGNIE DU PONANT (rachetée en juillet 2012 par le fonds d'investissement Bridgepoint auprès du Groupe CMA CGM), Jean-Emmanuel SAUVÉE a été récompensé en novembre 2012 par le Prix de la Personnalité de l'Année aux Seatrade Awards pour l'ensemble de sa carrière au sein de la COMPAGNIE DU PONANT.

## Une compagnie à taille humaine, qui concilie découverte de territoires exceptionnels, sécurité, préservation de l'environnement et recherche scientifique

Constituée de navires à taille humaine (LE PONANT, LE BORÉAL, L'AUSTRAL et LE SOLÉAL), la COMPAGNIE DU PONANT s'est imposée comme le spécialiste des pôles, forte d'une expérience de 15 ans en Antarctique, où elle est leader, et de 10 ans en Arctique.

Elle est aujourd'hui le seul armateur français à posséder 2 navires, bientôt 3, naviguant dans cette partie du monde : LE BORÉAL, L'AUSTRAL et LE SOLÉAL, classés «glace » et répondant à des critères internationaux très précis, **le Bureau Veritas a attribué à ces navires la notation Classe Confort 1 à la pointe de la technologie en termes de sécurité, particulièrement stables et silencieux.**

**En témoignent les équipements dont ils sont dotés :**

- **Sonar** : permet de visualiser en 3D les fonds marins pour approcher au plus près, en toute sécurité, les côtes de la banquise.
- **GMDSS** : système d'urgence de communication par radio.
- **Zodiac tracker** : parfaitement sûr et stable, chaque Zodiac® est équipé d'une balise permettant d'en suivre la progression par satellite.
- **Une Station météorologique par satellite** : mise à jour en temps réel, elle permet d'optimiser au mieux les itinéraires de navigation, pour le plus grand confort de nos passagers.

**La COMPAGNIE DU PONANT a fait du respect de l'environnement l'une de ses priorités** : choix d'itinéraires réfléchis, navigation sous voiles pour LE PONANT, revêtement de coque limitant la pollution de l'air et de l'eau, respect des populations locales, sensibilisation de l'équipage et des passagers à bord, embarquement de 200 passagers maximum en Antarctique, location de bottes d'expédition adaptées aux zones polaires.

A ce titre, elle est **membre de l'IAATO** (Association Internationale des Tour-Opérateurs en Antarctique) **pour la sauvegarde de la faune et de la flore par un comportement responsable.**

**Titulaires du label international CLEANSHIP, LE BORÉAL, L'AUSTRAL et LE SOLÉAL sont dotés d'équipements « écofriendly » tels que :**

- **Positionnement dynamique évitant de jeter l'ancre et protégeant ainsi les fonds marins**
- **Propulsion électrique silencieuse et économique**
- **Système de détection optique et sous-marin permettant d'éviter les collisions de nuit avec les cétacés**
- **Moteurs diesel fonctionnant au MDO (Marine Diesel Oil) moins lourd et moins polluant**
- **Traitement des eaux usées et des déchets (aucun rejet à la mer)**
- **Eclairage par des ampoules à faible consommation**
- **Réduction des émissions de fumée, etc.**

**Des conditions optimales pour accueillir scientifiques aguerris, naturalistes, guides et conférenciers, venus partager avec les passagers leur passion pour ces contrées ultra préservées. Avec un triple objectif : découvrir, informer, sensibiliser.**

## Sur les routes de l'Arctique, un interlocuteur privilégié :

- **Nicolas DUBREUIL**

Organisateur de nombreuses expéditions dans l'ensemble des pays circumpolaires, spécialiste de la mer Blanche et passionné des peuples autochtones, Nicolas DUBREUIL a traversé l'Arctique de la calotte glaciaire du Groenland à la baie du prince William en Alaska, en utilisant les techniques de déplacements traditionnelles Inuits. De l'Arctique à l'Antarctique, de l'Alaska à la Géorgie du Sud, du Spitzberg au Groenland, ce spécialiste renommé accompagne et guide des expéditions sportives, scientifiques et documentaires.

Il collabore avec la COMPAGNIE DU PONANT depuis 7 ans et accompagnera l'équipage et les passagers du SOLÉAL dans leur aventure au cœur de l'Arctique Secret.

## LE SOLÉAL, NOUVEAU FLEURON DE LA COMPAGNIE DU PONANT

Une destination inédite : le légendaire Passage du Nord-Ouest, reliant l’océan Atlantique à l’océan Pacifique. Le SOLÉAL, battant pavillon français, offrira à 264 passagers la possibilité de partir à la découverte de terres polaires vierges.

### ENTRETIEN AVEC ETIENNE GARCIA, COMMANDANT DU SOLÉAL

Depuis 2005 et son coup de foudre immédiat pour le Groenland, une destination qui l'avait fait rêver depuis son plus jeune âge, le capitaine Etienne GARCIA a été piqué par le virus de la glace et est devenu, dès son premier voyage, un « mordru » des pôles.

En 2013, la COMPAGNIE DU PONANT lui offrira un nouveau défi en lui confiant la barre du SOLÉAL pour naviguer dans les eaux glacées d’une destination pionnière, confidentielle et exclusive : l’Arctique Secret. En empruntant le mythique Passage du Nord-Ouest, ce capitaine au long-cours pourra ainsi partir sur les traces de ses héros d’enfance - Fridtjof NANSEN et Roald AMUNDSEN - pour rejoindre le détroit de Béring, le Kamtchatka et les îles Kouriles.



#### Que ressentez-vous à l’idée de partir sur les traces des grands explorateurs ?

J’y vais avec humilité, les yeux grand ouvert. C’est toujours une émotion de débarquer sur des sites d’hivernage comme ceux du « Français » ou du « Pourquoi-Pas? » de CHARCOT en Antarctique. Le Passage du Nord-Ouest sera donc un moment à la fois magique et historique, car c’est la première fois qu’un navire de croisière français de cette taille empruntera cette route mythique. Mer de Baïffin, Groenland, Détroit de Béring, Kamtchatka ou encore îles Kouriles, autant d’itinéraires d’expédition, la sécurité et le grand confort en plus.

Ce qui me plaît d’autant plus dans cette aventure c’est de l’initier à bord d’un nouveau navire tel que LE SOLÉAL.

#### Que peut-on attendre d’une croisière dans l’Arctique Secret ?

L’Arctique Secret est une destination nouvelle, encore plus attrayante car jamais explorée dans ces conditions auparavant. D’un point de vue professionnel, on approche ce genre de destinations avec des yeux nouveaux, on fait appel à notre expérience, mais chaque voyage polaire est unique. Il faut le vivre pour le ressentir.

Côté navigation, nos itinéraires pourront réserver, avec bonheur, quelques surprises selon les conditions météo, la glace, etc. Dans le Passage du Nord-Ouest, nous serons éventuellement assistés par un brise-glace canadien car rien n’est jamais acquis. Les passagers du SOLÉAL vont vivre un véritable moment d’histoire maritime.

Depuis nos premières croisières en Antarctique et en Arctique, il y a 7 ans, Nicolas DUBREUIL, le chef d’expédition, et moi naviguons sur la même longueur d’ondes : partager avec les passagers notre passion des pôles, de la mer et des populations que nous y rencontrons.

Comme sur les autres navires de la flotte de la COMPAGNIE DU PONANT, la passerelle sera souvent ouverte et l’équipage enthousiaste à faire découvrir à nos passagers un endroit magique, suivre une baleine ou observer une famille d’ours. Il faut saisir chaque instant, prendre le temps et vivre les choses pleinement.



## L'ARCTIQUE, UN MILIEU CONTRAIGNANT DEVENU ATTRACTIF

### Une région en mutation sous l'effet du réchauffement climatique

La région arctique englobe la quasi-totalité du Groenland (territoire autonome du Danemark), les parties septentrionales de la Russie, de la péninsule scandinave (Finlande, Norvège, Suède), du Canada et de l'Alaska (Etats-Unis).

Avec peu de rayonnement solaire, les températures sont généralement inférieures à  $-10^{\circ}\text{C}$  et flirtent avec  $0^{\circ}\text{C}$  en juillet et en août. La région arctique est en outre **un espace incertain et imprévisible** : brouillard en été, impossibilité de prévoir à quel moment la banquise se referme en hiver, fonte des glaciers mais multiplication des icebergs, glaces dérivantes poussées par des vents violents, etc.



Nombre de rapports et synthèses climatologiques témoignent de profondes mutations en Arctique, essentiellement liées au réchauffement climatique depuis les années 60. Ces 20 dernières années, la banquise de l'Arctique a perdu près d'un tiers de sa surface, soit une perte de près de 15% de sa

couche de glace permanente chaque décennie. La seule année 2012 a battu un record de repli, enregistrant une fonte de 4 millions de km<sup>2</sup>.

Malgré un laps de temps trop court pour mesurer les réels impacts de cette mutation climatique, les scientifiques affirment que les conséquences de la fonte des glaces dans le Grand Nord sont préoccupantes, sans affirmer toutefois qu'elles ont atteint un point de non retour.

## L'Arctique, nouvel eldorado : mythe ou réalité ?

Sous l'effet de la fonte des glaces, de nouvelles routes maritimes du Nord-ouest (grand nord canadien) et du Nord-est (nord russe) ont vu le jour dans une région particulièrement stratégique, dont les pays riverains sont la Russie, le Canada, la Norvège, le Danemark et les Etats-Unis.



Source : RFI.fr

Convoité dès le XIXe siècle, le passage du Nord-est, également appelé « route maritime du nord » (RMN), permet de relier l'océan Atlantique à l'océan Pacifique en longeant la côte de la Sibérie et en desservant les villes fluviales de l'Ob ou de la Léna.

Le passage du Nord-ouest relie l'Atlantique au Pacifique en passant entre les îles arctiques du grand nord canadien. Il s'agit d'un espace aux délimitations complexes, entre régions polaires du nord, septentrional et boréal. Ce passage n'est praticable que durant le cours été arctique car pris par les glaces le reste de l'année.

## 1. Exploitation des ressources naturelles : la prudence est de mise

Selon les affirmations de l'institut d'études géologiques des Etats-Unis (USGS) en 2008, 22% des hydrocarbures restant à découvrir se trouveraient au nord de l'Alaska, au Groenland, et dans les eaux Russes. **L'Arctique disposerait donc d'une réserve de 90 milliards de barils de pétrole extractibles.**

Hier encore attirée par les perspectives économiques d'une ruée vers l'or noir des glaces, les compagnies pétrolières sont aujourd'hui plus hésitantes quant au développement de nouveaux champs, face aux difficultés et coûts faramineux induits par la topographie et les conditions extrêmes du secteur polaire. Ainsi, l'expérience infructueuse de Shell, qui avait investi 3.5 milliard d'euros dans des forages au nord de l'Alaska sans extraire un seul baril, a-t-elle refroidi bon nombre de compagnies. Pour Christophe de Margerie, PDG de Total, c'est le facteur écologique qui l'emporte sur les ambitions financières « *Les industries devraient s'abstenir de chercher du pétrole dans ces eaux car les risques liés à l'environnement y sont trop élevés. Une marée noire au Groenland serait un désastre* », a-t-il déclaré dans une interview au *Financial Times* en septembre 2012.

**L'heure est donc à la prudence quant à l'exploitation des ressources pétrolières.**

## 2. Développement du transport maritime : un contraste appuyé entre transit et trafic de destination

**En libérant de nouvelles voies navigables, la fonte des glaces engendre un gain de temps et de carburant via l'emprunt des détroits du Grand Nord : deux facteurs non négligeables dans une économie maritime mondialisée,** très exposée à la concurrence. Sur un Shanghai/Rotterdam, un cargo parcourt 25 000km en empruntant le détroit de Panama, 19 000km en transitant par Suez, et 16 000km par le Grand nord.

**Cependant, plusieurs facteurs viennent minimiser l'avantage compétitif de ces nouvelles routes de l'Arctique en fonction des types de transport.**

**Alors que le marché de la desserte locale, celui de la desserte des mines et des gisements d'hydrocarbures tout comme celui de la croisière peuvent s'avérer prometteurs, il n'en est pas de même pour d'autres activités** type « conteneur », « vrac », « mixte » (conteneur et vrac) ou « roulier ». **Plusieurs raisons** à cet état de fait :

- **Les risques inhérents à ces routes potentielles** (incertitude liée à la glace dérivante, au froid intense, au brouillard, à la relative imprécision des cartes marines, etc.). Dans de telles conditions, il est par exemple difficile pour le segment du conteneur de respecter la contrainte du « juste à temps » (outre le transport des biens, les entreprises concernées vendent leur livraison selon des horaires précis).
- **Le coût de l'équipement des navires** (navires à coque renforcée, de classe 1A minimum pour répondre aux critères des assurances, systèmes de déglacage ; dans le cas des porte-conteneurs, nécessité de les maintenir à température contrôlée pour protéger les marchandises d'un coup de froid, etc.).
- **La rareté des infrastructures portuaires.** Concernant le transit dans le domaine du conteneur, il faut noter l'absence de marché intermédiaire, ainsi que de port équipé pour



assurer de tels déchargements. C'est là un point faible notable en comparaison des nombreux chargements/déchargements possibles sur les routes classiques de Suez et de Panama.

## Antarctique et Arctique : une gouvernance à construire pour une exploitation raisonnée et un environnement préservé

### 1. Le Traité sur l'Antarctique : un outil précieux pour la préservation du « sanctuaire » Antarctique

Le Traité sur l'Antarctique (signé en 1959 par 12 pays ; 50<sup>1</sup> à ce jour ;), le protocole de Madrid (1991) et la Convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (1982) ont contribué à faire de cette région un espace dédié à la recherche scientifique mondiale.

La 36<sup>e</sup> réunion consultative des parties au traité de l'Antarctique s'est tenue à Bruxelles en mai 2013. Elle a été marquée par l'adoption d'un plan stratégique de travail pluriannuel pour la protection de l'environnement du « continent blanc ». Objectif double : maintenir cet espace au rang de sanctuaire, conféré par ce Traité, face aux pressions économiques nouvelles (surpêche, bioprospection, ...) et réglementer les activités humaines sur ce territoire exceptionnel.

Ont également été adoptés 17 plans de gestion des aires protégées de l'Antarctique et 16 directives de sites pour les visiteurs.

L'optimisation de la coopération avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) était également au programme.

### 2. Le Conseil Supérieur de l'Arctique : une instance à renforcer

Forum intergouvernemental traitant des problématiques rencontrées par les gouvernements arctiques et les peuples indigènes de la région, ce Conseil est né en 1991. Sa mission : promouvoir le développement durable dans la région en matière sociale, économique et environnementale. Il réunit les 5 Etats riverains (Norvège, Finlande, Russie, Etats-Unis, Canada) ainsi que l'Islande, la Suède et la Finlande. On compte également des Etats observateurs (France, Allemagne notamment). Lors de sa dernière réunion en Suède en mai 2013, le Conseil a accordé le statut d'observateur à 6 nouveaux pays (Chine, Italie, Inde, Japon, Corée du Sud, Singapour) ainsi qu'à l'Union Européenne.

---

1

#### 12 parties consultatives originelles :

Afrique du Sud, Argentine, Australie, Belgique, Chili, États-Unis, France, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Union soviétique (successeur actuel : Russie), Royaume-Uni, signataires le 1er décembre 1959, ratifications entrées en vigueur le 23 juin 1961 ;

#### 16 autres parties consultatives adhérentes :

Pologne, Pays-Bas, Brésil, Corée du Sud, Bulgarie, Allemagne, Uruguay, Italie, Pérou, Espagne, Chine, Inde, Finlande, Suède, Équateur, Ukraine,

#### 22 parties non consultatives :

République tchèque, Danemark, Roumanie, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Hongrie, Cuba, Grèce, Corée du Nord, Autriche, Canada, Colombie, Suisse, Guatemala, Slovaquie, Turquie, Venezuela, Estonie, Biélorussie, Monaco, Portugal, Malaisie, Pakistan.

## **SOMMET MARITIME MONDIAL A OSLO DU 5 JUIIN 2013 : POUR UN TRANSPORT MARITIME RESPONSABLE AU CŒUR DE L'ARCTIQUE**

Co-présidé par la Norvège et l'Organisation Maritime Internationale (OMI), ce sommet, réunissant l'ensemble des grandes nations maritimes et auquel Armateurs de France était présent, avait pour vocation d'entamer des discussions sur la navigation en Arctique.

**Armateurs et Gouvernements se sont accordés sur la nécessité d'un renforcement rapide de la réglementation internationale afin de prévenir tout dommage à l'environnement**, soulignant le nouveau défi que constituait le développement de la route du Nord autour des 3 piliers du développement durable – économie, social et environnement.

**Le Secrétaire Général de l'OMI, Koji SEKIMIZU, a souligné l'importance du projet de Code polaire, élaboré dans le cadre de l'OMI, pour assurer la réussite de cet objectif ambitieux, tant sur le plan de la gouvernance des eaux arctiques que sur celui de l'équipement des navires et des compétences de leurs équipages. Projet dont le succès est conditionné à une coopération internationale forte, regroupant armateurs et Etats.**

**Une position largement relayée par le président de l'International Chamber of Shipping (ICS), Masamichi MOROOKA, qui a fait de la préservation de l'environnement une priorité majeure de la navigation en Arctique.**

*Voir en annexe le communiqué de presse de l'ICS.*

# ANNEXE



**PRESS RELEASE**

For Immediate Release  
Ref: 13074

6 June 2013

**ICS MEETS WITH MINISTERS TO DISCUSS ARCTIC SHIPPING**

At a Summit in Oslo on 5 June, Board Members of the International Chamber of Shipping (ICS) met with Ministers from major shipping nations and the Secretary General of the International Maritime Organization (IMO) to discuss Arctic Shipping.

The Oslo 2013 Maritime Summit, coordinated by the Norwegian Government and attended by Ministers and senior officials from Greece, Japan, Norway, Russia, Singapore, United States and the European Commission, underlined the need for government and industry cooperation in order to take advantage of the opportunities presented by the Arctic in a way that reconciles the need for both environmental and economic sustainability.

ICS Chairman, Masamichi Morooka, explained: "ICS was keen to stress the importance of Arctic nations avoiding unilateral measures that might cut across IMO Conventions or the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea."

He stressed the immediate priority for ICS was to continue to work within IMO to assist in the completion and adoption by governments of the IMO Polar Code, which is expected to become mandatory via amendments to the SOLAS and MARPOL Conventions in 2014.

"ICS believes that the development of the Polar Code needs to be risk-based, so that requirements imposed on ships take full account of the hazards relevant to the type of ship operation, the ship location and the season of operation," said Mr Morooka.

ICS members also set out a number of further principles regarding the future governance of Arctic waters. These included the need for Arctic coastal states to avoid imposing discriminatory treatment that might prejudice the rights of ships registered with non-Arctic nations, as well as the importance of appropriate fees for services.

ICS also called for clarity regarding the legal status of Arctic waters. "As remote Arctic sea routes become accessible these once academic issues are becoming increasingly important," said Mr Morooka.

ICS argues that the UNCLOS regime of 'transit passage' for straits used in international navigation takes precedence over the rights of coastal states to enact unilateral measures against international shipping.

The Summit concluded by emphasising the importance of governments and shipowners, as represented by ICS, co-operating to ensure that the draft IMO Polar Code is adopted and implemented as soon as possible.

—ends—

**For Further Information, please contact:**

Elaborate Communications, Debra Munford

Tel +44 (0) 1296 682124