

Club Med 2, la magie de la croisière

Le *Club Med 2*, « navire amiral » du Club Med, propose chaque été de courtes croisières de quatre à cinq jours au départ de Nice. Embarquement et récit d'une jolie parenthèse méditerranéenne.

Textes **Bertrand de Lesquen**
Photos **Sandrine de Lesquen**



La première image que l'on en a, lorsque l'on arrive à Nice par la Promenade des Anglais, est celle de ses mâts posés sur le toit des immeubles. Le *Club Med 2* est si haut qu'il surplombe le vieux port de Nice dans lequel il est amarré. Nous sommes mi mai 2015. Le plus grand voilier à cinq mâts du monde est revenu, ce matin, d'une courte croisière Nice-Nice, de cinq jours, via Calvi, Bonifacio et Portofino en Italie. Il appareillera en fin d'après-midi avec de nouveaux passagers pour effectuer le même parcours. Le voilier est comme les oiseaux migrateurs. Il passe l'hiver au soleil, aux Caraïbes, et revient en Europe avec les beaux jours. Chaque été, il parcourt ainsi la Méditerranée proposant une première série de courtes croisières en Méditerranée occidentale puis – glissant plus vers l'Est –, de jolis voyages en Adriatique, au départ d'Athènes ou d'Istanbul. Cet embarquement est pour moi une double Première : premier embarquement à bord d'un navire de croisière, première expérience du Club Méditerranée. Le bateau est précédé par sa réputation. Et concédons-le, celle-ci n'est pas usurpée. Le *Club Med 2* est juste un superbe navire, imposant, élancé, gracieux, racé, lumineux, éclatant, le blanc de sa coque éblouissant de lumière le quai le long duquel sont rangés ses 15 000 tonnes d'élégance. Levant les yeux, au pied de la coupée, je ne peux que confirmer l'enthousiasme de René Tyl, auteur d'un bel article lu sur le site de l'Afcan¹ avant mon départ pour Nice, qui restitue l'histoire du bateau et de >>

1. Association française des capitaines de navires.
En savoir + : www.afcan.org.

En savoir + :
www.croisieres.clubmed.fr
Contact particuliers : 08 200 200 08
et www.croisieres.clubmed.fr/nos-agences
Contact entreprises : 01 53 35 34 44
et clubmedbusiness@clubmed.com

>> son « grand frère » le *Club Med 1* : « La mâture, écrit René Tyl, est impressionnante. Elle est composée de cinq mâts, d'une hauteur de 50 mètres au-dessus du pont principal, qui supportent 2500 m² de voilure répartis en un foc, cinq voiles d'étai et une voile d'artimon. Toutes ces voiles sont montées sur des enrouleurs : leur déploiement et leur rentrée, le positionnement des bômes, le réglage de leurs écoutes et le maintien en tension des étais sont effectués par cinq centrales électro-hydrauliques et l'ensemble est géré par ordinateur depuis la passerelle. En cas d'anomalie, la rentrée des voiles s'effectue en seulement 30 secondes ! »

UN HÔTEL FLOTTANT

Retour sur terre. Arrive-t-on sur un bateau ou dans un hôtel ? Les deux assurément. Le *Club Med 2* est un hôtel flottant. L'accueil y est chaleureux. La prise en compte des bagages, les formalités administratives et de sûreté sont efficacement menées. En peu de temps, je suis installé dans ma cabine, située au pont supérieur, avec en poche la carte d'identité « Club Med 2 » que l'on m'a échangée contre mon passeport, le temps de mon embar-

quement. Ma cabine « Club », 18 m², éclairée par deux hublots, est confortable et fonctionnelle avec son lit double doté d'un bon matelas, son téléviseur, son bureau, ses étagères, sa penderie et son cabinet de toilettes attenant. Le bateau dispose de 48 cabines de ce type au pont supérieur, 67 au pont intermédiaire et 55 au pont inférieur. Il dispose également de cabines « Deluxe » de 24 m² chacune, éclairées par deux grands sabords, d'une suite armateur de 40 m² et de dix autres suites de 36 m². Un appel général retentit soudainement dans les coursives. Tous les passagers sont invités à se rendre aux points de rendez-vous qui leur ont été indiqués pour l'exercice obligatoire de sauvetage. Le navire affiche complet sur cette nouvelle croisière Nice-Nice qui séduit particulièrement. En quelques instants, ce sont ainsi près de 380 personnes, toutes équipées de leur gilet, qui investissent, en bon ordre, les ponts extérieurs pour écouter >>

Lors de ses escales, le *Club Med 2* propose à ses passagers, quand le temps le permet, un très grand nombre d'activités nautiques.

2. La construction du *Club Med 1* a été lancée en 1987 à l'initiative de l'armateur Jean-Marc Poylo et de Gilbert Trigano, patron du Club Méditerranée. Devant le succès du bateau, ils décident de la construction d'un second, le *Club Med 2*, absolument identique doté seulement de moteurs plus puissants, qui attaque sa carrière dans le Pacifique en 1992.



■ Le *Club Med 2* est classé 5 tridents. Que cela signifie-t-il précisément ?

Il s'agit du plus haut degré de Service que nous proposons dans nos villages qui sont classés de 3 à 5 tridents. Sur le *Club Med 2*, nous sommes 210 membres d'équipages pour un navire qui peut accueillir environ 350 passagers.

■ Le *Club Med 2* est-il un « produit » très différent ou retrouvait-on, à bord de ce bateau, « l'esprit Club » des villages classiques ?

Le *Club Med 2* est un produit à part entière et entièrement à part. Il s'agit du seul navire de croisière de notre compagnie. Cependant sa force est véritablement puisée dans le fait qu'il incarne les valeurs et l'esprit du Club Méditerranée. En effet, la gentillesse de l'équipage est omniprésente, la convivialité y est permanente et la liberté de choix est notre priorité.

■ Quelles sont, selon, vous les meilleures raisons de venir goûter à une croisière à bord du *Club Med 2* ?

Il s'agit d'un bateau à taille humaine, pas d'une usine à passagers. Il est donc agréable de pouvoir profiter des ponts extérieurs très spacieux. Le hall nautique est également une vraie valeur ajoutée. L'arrière du navire s'ouvre et offre à nos GM¹ la possibilité de profiter des activités ski nautique, wakeboard, monoski, voile, planche à voile, paddle, canoë et de sorties en plongée libre. À titre d'exemple, contrairement au méga paquebot, il n'y a ni horaire ni placement imposés pour les repas à bord, il existe

“ Le lieu pour être heureux c'est ici, le moment pour être heureux c'est maintenant ! ”

JÉRÉMIE GONZALEZ

Chef de village du *Club Med 2*

seulement des créneaux à respecter.

■ Quelles sont les spécificités de ces croisières courtes, type Nice-Nice, que propose le *Club Med 2* ?

Ces croisières « découvertes » ont pour objectif principal de faire découvrir cet univers à des prospects qui auraient des incertitudes quant à leur goût pour la navigation. Très souvent nous effectuons un tour de Corse avec un passage dans le nord de l'Italie. L'itinéraire est magique et que dire à propos du cocktail du Commandant dans le Golfe de la Girolata, absolument sublime !

■ Vous êtes le « patron » de cet « hôtel flottant ». Que représente en termes de personnel, de moyens, d'objectifs cette entreprise que vous faites tourner ?

Je suis le directeur hôtelier ainsi que le représentant de l'armateur. Par conséquent, je suis directement responsable des 160 GO/GE² provenant de plus de dix pays différents. Notre Commandant est responsable de la sécurité, de la navigation et de l'entretien du navire au travers de ses 45 matelots philippins et de ses 15 officiers français. Je suis entouré d'une équipe managériale par service et par pôle. Je reste cependant décisionnaire sur le compte d'exploitation, la gestion et le développement de nos ressources humaines ainsi que sur la satisfaction client. Ces trois points sont donc mes principaux objectifs avec, en clé de voute, le passager qui se positionne au centre de nos préoccupations.

■ Vous dirigez l'hôtel la journée et êtes meneur de revue le soir.

seulement des créneaux à respecter. C'est en effet l'Esprit Club Med ! Nous, Chefs de Village, portons généralement trois différentes « casquettes » avec les spécificités qui y sont liées. Le sérieux de la fonction de « General Manager », la proximité et l'écoute du « Public relation », et l'enthousiasme de l'« Entertainer ».

■ Vous êtes jeune. Quel a été votre formation et votre parcours pour parvenir à ce poste de responsabilité ?



C'est l'école Club Med ?

J'ai fait des études scientifiques avant de m'orienter vers l'Université des Sciences & Techniques des Activités Physiques et Sportives (Staps). Titulaire d'un Master Éducation et Motricité, je me suis essayé à l'expérience Club Med entre deux tentatives d'obtention de l'agrégation. Ce devait être pour une saison et me voici !

■ Vous êtes jeune. Quel a été votre formation et votre parcours pour parvenir à ce poste de responsabilité ?

J'ai fait des études scientifiques avant de m'orienter vers l'Université des Sciences & Techniques des Activités Physiques et Sportives (Staps). Titulaire d'un Master Éducation et Motricité, je me suis essayé à l'expérience Club Med entre deux tentatives d'obtention de l'agrégation. Ce devait être pour une saison et me voici !

Le *Club Med 2* au large de la Corse. La large et spacieuse plage arrière est dotée d'une piscine.

■ Le *Club Med* offre-t-il toujours de belles perspectives de carrière ?

Cela fait bientôt quatre ans que j'ai été promu Chef de Village. Je connais peu d'entreprise qui confierait la responsabilité générale d'une entité à un individu de 30 ans après seulement six ans d'ancienneté. Deux ans et demi plus tard, je suis nommé à la tête du seul navire de notre parc hôtelier. Le Club Méditerranée propose des perspectives et un accomplissement personnel difficilement égaux. Comme disaient nos illustres co-fondateurs Messieurs Gérard Blitz et Gilbert Trigano : « Le but dans la vie c'est d'être heureux, le lieu pour être heureux c'est ici, le moment pour être heureux c'est maintenant ! »

1. Gentils membres.
2. Gentils organisateurs / Gentils employés.



Photo: Club Med



>> avec attention les procédures d'évacuation. Tandis que le Soleil décline doucement sur Nice, le *Club Med 2* appareille. Le commandant Laloge est à la manœuvre. Il fait évoluer le navire de 187 mètres, depuis l'aileron de passerelle, comme une maquette d'enfant, avec un simple joystick. Cap sur le large pour une première navigation de nuit. Le *Club Med 2* navigue, de fait, presque exclusivement la nuit. Son « agenda » est organisé de manière à arriver chaque matin, à l'aube, à une nouvelle escale pour permettre aux clients de profiter du site et des différentes excursions organisées. Les voiles ont été établies. Le navire, en propulsion mixte, trace tranquillement sa route laissant derrière lui un long sillage argenté. À la poupe, la croisière s'amuse déjà. Les bars sont ouverts. La règle à bord est celle de *all inclusive*, nourriture et boissons à discrétion (sauf pour ce qui concerne certains vins au restaurant). Une coupe de champagne à la main, je commence tranquillement à découvrir ce que l'on appelle l'Esprit Club Med.

Préparation des transats au petit matin. Le *Club Med 2* offre 2000 m² de ponts extérieurs en teck, un « sentier des douaniers » original, largement ouvert sur la mer.

L'ESPRIT CLUB MED

Le *Club Med 2*, c'est 15 officiers (français) et 45 matelots (philippins), soit 60 marins, affectés à la bonne marche du navire auxquels s'ajoutent 160 *Gentils organisateurs* (GO) et *Gentils employés* (GE) placés sous la houlette d'un véritable patron que l'on appellera très sérieusement ailleurs, Directeur général, mais qui porte ici le titre drolatique de Chef de village. Normal, le *Club Med 2* constitue bien – même s'il est le seul à se déplacer sur les mers –, l'un des 80 villages de la « planète Club Med ». Ce sont donc au total 220 personnes entièrement dédiées au bonheur de moins de 400 clients. Je vous laisse calculer le ratio, force étant de reconnaître que l'on n'en reste pas ici à la seule arithmétique ou au simple effet d'annonce. Au fil de l'eau, je ne pourrai que constater l'incroyable disponibilité de cette équipe. Le commandant, ses officiers et son équipage sont d'un grand professionnalisme. Le premier a vu naître le bateau, en connaît les moindres membrures, les moindres frémissements - de

la quille à la pomme de chacun des cinq mâts –, et en assure le commandement depuis plus de 22 ans. Les seconds sont tous issus de l'École nationale de la Marine marchande qui fait l'honneur et la qualité du Pavillon français (le *Club Med 2* navigue sous pavillon tricolore, immatriculé à Mata Utu, à Wallis et Futuna). Les matelots philippins, quand à eux, sont de vieux briscards dont le plus grand nombre connaît, entretient et aime ce bateau depuis bien longtemps. Même constat pour ce qui concerne les GO et les GE³ qui tous font preuve, outre de compétence, d'une grande disponibilité et d'une véritable gentillesse. N'est-ce pas ce qui s'appelle tout simplement, dans ce métier de l'hôtellerie, le professionnalisme ? Les GO exercent la journée le métier pour lequel ils ont été recrutés et se >>

3. Pour information, de février à juin 2015, le Club Méditerranée a recruté, pour la saison, 2300 *Gentils organisateurs* (GO) et *Gentils employés* (GE) rien que pour ses 26 Villages dans les zones Europe, Afrique et Moyen-Orient (source : www.tourhebd.com).

“Le GO est polyvalent et entièrement tourné vers le client”



YANN DAGORN

Ancien « GO » à bord du *Club Med 2*

■ Je vous ai vu travailler la journée dans cet hôtel flottant qu'est le *Club Med 2* et animer tous les soirs, avec le même enthousiasme et le même professionnalisme, les soirées proposées aux « Gentils membres ». Pour résumer vous êtes un GO, un « gentil organisateur », en quoi cela consiste-t-il ?

Être GO, c'est être capable d'être polyvalent et d'être vraiment tourné vers le service au client au-delà de la compétence professionnelle pour laquelle nous avons été recruté. Si on décortique le mot GO, on trouve deux notions bien distinctes. Le « G » qui veut dire Gentil et qui représente notre état d'esprit et notre attitude vis-à-vis du client. C'est pour cela que les GM reviennent, ils aiment notre convivialité, notre gentillesse et nos attentions à leur égard. Le « O » qui veut dire Organisateur et représente notre fonction première qui est le métier pour lequel nous avons été recruté. L'un ne va pas sans l'autre. Si on a le côté professionnel sans l'attitude orientée Service et Gentillesse, il sera difficile d'être reconnu comme un GO performant.

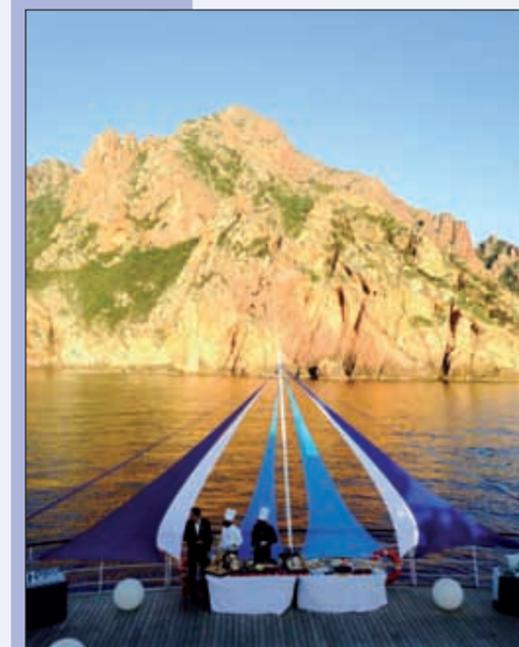
■ Quel est votre parcours ?

Je suis Bac + 5, diplômé de l'Insee Business School, spécialisation Marketing opérationnel. Je suis entré au Club Med en février 2013 en tant que Chargé d'opérations *Club Med Business*¹ au Club Med d'Opio, dans le Sud de la France. J'y suis

resté un peu plus d'un an dans une équipe de six personnes avant de rejoindre, également au *Club Med Business*, le *Club Med 2*, en avril 2014. J'ai récemment été débauché par l'Université des talents du Club Med (Ndlr, le Centre de formation) pour un poste de *Village training Coordinator* France. Rattaché au siège de Lyon, je pars en mission dans tous les villages de la « zone France ». Je suis en charge du développement des GO détectés comme futurs responsables et chargé de leur donner les outils leur permettant d'atteindre un poste de *manager*.

■ Quel avenir peut offrir le Club Med à un jeune diplômé comme vous ?

Le Club est un vrai formateur de métier valorisant et développeur de carrière. Je m'étais fixé de passer trois ans en village Club Med pour ensuite trouver un poste au siège. Cela fait à peine deux ans que j'exerce mon métier et me voilà détecté, à 30 ans, par l'Université des talents de Lyon pour rejoindre l'équipe Formateur Terrain. Mon projet est de faire carrière au Club Med, au siège, pour le développement de la prestation, pour le développement du Club Med business ou pour la formation. J'espère vraiment faire un long et beau chemin au sein de cette entreprise passionnante qui ne cesse d'innover, de se renouveler et qui n'a pas fini de nous étonner. ■



En haut, préparatifs pour le « cocktail du Commandant » dans la magique baie de Girolata, sur la côte ouest de la Corse, au sud de Calvi.

En bas, les premières mesures et les premières danses de la « soirée couleurs », l'un des grands rendez-vous nocturne, avec la « soirée en blanc », du *Club Med 2*.

1. Gestion d'événements dédiés aux entreprises.



>> transforment ensuite en animateurs ou en artistes, c'est selon, pour les différents shows qu'ils préparent et présentent chaque soir. Je me dis que pour s'investir aussi totalement, le sourire toujours accroché au visage, chacun d'entre eux a du piquer au-dessus de sa bannette le credo des deux fondateurs du Club Med, Gérard Blitz et Gilbert Trigano – repris dans ces pages par le chef de village (et chef de revue) du Club Med 2, Jérémie Gonzalez (lire son interview) – : « *Le but dans la vie, c'est d'être heureux ; le lieu pour être heureux c'est ici ; le moment pour être heureux, c'est maintenant !* » De fait, ici on ne compte pas ses heures. L'esprit Club Med est bien loin de celui des 35 heures. À bord de l'unique voilier du Groupe, c'est l'École Club Med que l'on met en œuvre avec pour finalité le service rendu, H24, au client. On le sait, les salaires ne suivent pas forcément mais on a bien l'impression, en discutant avec ces jeunes – garçons et filles –, que le jeu en vaut bien, pour eux, la chandelle, que ce soit pour le profit d'une simple expérience saisonnière ou l'espoir d'un véritable projet de carrière. N'oublions pas les Gentils employés, majoritairement de jeunes mauriciens, affectés au quotidien de l'hôtellerie et de la restauration. On les croise lorsque l'on monte – à l'aube (pour moi) ou plus tard si vous le souhaitez –, sur le pont supérieur, prendre son petit-déjeuner face à l'im-

Portofino, la perle de la Riviera italienne, est l'une des trois escales, avec Calvi et Bonifacio, de ces courtes croisières Nice-Nice proposées, chaque été, par le Club Med 2.

posante citadelle de Calvi, aux falaises brutes de Bonifacio ou à la crique chic de Portofino. Et l'on apprend, en échangeant avec eux, au détour de leur service, qu'ils sont originaires de Flic en Flac, de Trou d'eau douce, de la Baie du Cap ou de la Pointe aux Piments, et qu'ils ont été formés au Club Med de la Pointe aux Canonnières ou de la Plantation d'Albion. Ils sont jeunes, ont quitté leur île et leur famille pour six mois ou un an, et vous raconte – non sans parfois quelques vagues à l'âme –, toute l'ambition qu'ils mettent, pour leur avenir, dans cet embarquement à bord de ce navire. Allons ! Ne dissimulons pas parfois quelques petites insuffisances dans un service à table ou la salaison d'un plat, mais ce sont bien là des peccadilles à côté du plaisir que procurent, matin, midi et soir, la diversité et la qualité des buffets et des restaurants du bord, confirmant en cela les fondamentaux historiques de l'enseigne Club Med.

LIBERTÉ CHÉRIE

Le Club Med 2, c'est aussi et peut-être surtout, une forte sensation de liberté. À quoi celle-ci est-elle due ? Il y a peut-être, comme le confie Jérémie Gonzalez, le fait que « *la liberté de choix y est une priorité* ». Le passager ne se verrait pas imposer, par exemple, comme sur les autres navires de croisière, une place et un horaire pour les repas, juste des créneaux dans lesquels s'ins-

crire. N'ayant jamais auparavant embarqué sur un navire de croisière, je serais bien incapable de valider la comparaison mais il est vrai que cette facilité là, réelle à bord, est bien agréable rappelant le plaisir que l'on prend chez soi, en vacances, à ne plus s'imposer d'horaires et à passer du bon temps avec les amis que l'on souhaite. Il y a certainement aussi la magie des 2000 m² de ponts extérieurs en teck, pratiquement toujours vides, qui permettent de faire le tour – presque intégral – du bateau avec l'impression de se retrouver aux meilleures heures de la Transat. À cela s'ajoute la grande impression de fluidité offerte à l'intérieur par l'agencement du bateau, avec ses coursives larges, ses trois grands escaliers, ses deux ascenseurs, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière, et l'impression, au final, de ne jamais croiser les quelques 380 passagers – heureux mélange de quadras et de seniors chics et décontractés sur ces courtes croisières –, qui, comme moi, sont venus chercher le luxe – ici sobre et sans ostentation –, le calme – excepté le soir où la musique (excellente) et l'enthousiasme (communicatif) des GO peuvent vous emporter jusque dans la piscine –, et la volupté qu'offre nécessairement tout voyage en mer. Il y a sans doute, enfin, la facilité – offerte par une solide organisation –, de quitter le bord aux escales (et d'y revenir), pour des échappées solitaires ou en groupe, dans les trois perles méditerranéennes, Calvi, Bonifacio et Portofino, que dessert cette croisière Nice-Nice. Revenu à quai, l'on a du mal à refermer la jolie parenthèse que celle-ci constitue définitivement. « *Le Club Med 2 est un produit à part entière et entièrement à part !* » nous confie Jérémie Gonzalez dans l'interview qu'il nous a accordée. En toute franchise, je crains de devoir reconnaître qu'il a bougrement raison. ■



FRANÇOIS GARDET

Hôtel service manager du Club Med 2

■ Que représente, en termes de chiffres, l'approvisionnement en nourriture d'un navire comme le Club Med 2 ?

L'approvisionnement du *food and beverage* représente, peu ou prou, 40 tonnes les jours de départ de nos ports d'attache principaux, Nice et Fort de France, et une moyenne de 18 tonnes sur les croisières d'une semaine. Les espaces de stockage et les conditions de préservation de ces denrées sont minutieusement étudiés et prévus en fonction des menus choisis pour chaque croisière.

■ Restaurants, buffets..., quelle est votre politique en matière de restauration ?

La prestation à bord du *CM2* est optimisée pour répondre à la demande de nos passagers et en fonction des escales rencontrées. Nous proposons des buffets complets et variés le matin et à midi mettant particulièrement l'accent sur les produits frais. Dans la soirée, les restaurants proposent un menu servi à l'assiette incorporant lui aussi trente pour cent de denrées locales travaillées par nos chefs.

■ Comment garantissez-vous la qualité des produits servis à vos « gentils membres » embarqués ?

Le suivi et l'exigence quant à la qualité de nos produits sont les enjeux majeurs de nos services d'approvisionnement et hôtelier. Cette performance se base sur une préparation de longue haleine des menus, en amont de nos escales, avec nos fournis-

seurs. Elle vient aussi s'appuyer sur la structure des espaces de stockage et frigorifiques du navire conçus pour la conservation optimale de nos produits. L'acquisition de produits frais, de saison et locaux vient parachever cette garantie de qualité.

■ En termes de vin, comment effectuez-vous vos choix et quels trésors recèlent la cave du Club Med 2 ?

La proposition en matière de vins a été réalisée par notre conseiller en vin, en collaboration avec les services de la prestation du Club. Elle comporte pour une large part des vins issus de nos régions viticoles françaises et pour une petite partie des vins issus des régions visitées, Toscane, Corse, Grèce. Notre cave est forte de 83 références dont Clos-Vougeot Grand cru Louis Jadot 2007, Margaux Château Brane Cante-nac 2010 et Côte-Rotie Château d'Ampuis de Guigal 2006. Nos contraintes principales sont les conditions de stockage et le roulis qui interdisent la conservation de grands crus sur le long terme. Nous pallions ces contraintes en embarquant des Grands crus lors de croisière thématiques de courte durée.

■ Quel est votre parcours ?

Je suis biologiste de formation, titulaire d'un master de biologie de la conservation et d'écologie générale. Je suis entré au Club Méditerranée comme barman pour la saison d'été 2007. J'ai ensuite évolué en interne

“La qualité de nos produits est un enjeu majeur”



Buffets, tea time, apéritifs ou diners... le Club Med 2, classé 5 tridents, respecte les fondamentaux, dans ce domaine, de l'enseigne Club Med.

pour devenir assistant puis chef de bar avant d'être nommé responsable de l'hôtellerie début 2013. J'ai passé deux ans à ce poste à La Caravelle, à Sainte Anne, en Guadeloupe, et l'assurance depuis maintenant neuf mois à bord du Club Med 2. ■

“Le Club Med 2 ne s’est jamais arrêté depuis sa mise à l’eau”

Entretien avec YVON LALOGUE

Commandant du *Club Med 2*

■ **Comment êtes-vous devenu Commandant du *Club Med 2* et que ressent-on à la passerelle, seul maître après Dieu, du plus grand cinq mâts du monde ?**

J’ai été nommé il y a 22 ans par l’armateur du navire qui était alors Jean-Marc Poylo, PDG de la société Services et Transports qui a construit le *Club Med 2*. Il était à la recherche d’officiers qui avaient une expérience professionnelle à bord des navires de croisières, et je travaillais à l’époque, depuis 10 ans, sur le Mermoz pour la compagnie des croisières Paquet. Ce fut pour moi une immense preuve de confiance que de me retrouver aux commandes de ce grand voilier à l’âge de 33 ans.

■ **Dans quel contexte a été construit ce bateau ?**

Jean-Marc Poylo avait obtenu du gouvernement français une défiscalisation pour la construction de deux navires de croisière. Ils se sont naturellement appelés

Club Med 1 et *Club Med 2* du fait de son association, sur ce projet, avec Gilbert Trigano alors PDG du Club Méditerranée.

■ **Vous avez été associé très en amont à ce projet. Le *Club Med 2* était-il, à l’époque, avant-gardiste et si oui, en quoi l’était-il ?**

J’ai été associé dès le début à l’aventure du *Club Med 2*. J’ai vu les entrailles de ce bateau avant sa mise à l’eau. Les deux *Club Med* étaient très en avance sur leur époque de par leur propulsion électrique, mais surtout par un système de voilure complètement informatisé. Nous devons toute cette technologie à un homme, Gilbert Fournier, PDG des Ateliers et Chantiers du Havre (ACH). Le *Club Med 2* est d’ailleurs toujours en avance puisqu’aucun navire avec cette technologie n’a été construit depuis. Les émissions de CO² étant d’actualité, on reparle maintenant de son côté avant-gardiste.

« Le *Club Med 2* s’ouvre à l’arrière pour permettre la mise en place d’une plateforme pour les sports nautiques. »
Yvon Lalogue

■ **Quelles sont les principales caractéristiques de ce navire ?**

C’est un navire à double propulsion, voiles et moteurs. Il dispose d’une propulsion électrique et d’hélices à pas variables lui conférant un confort important en manœuvre. Son alimentation est assurée par des groupes électrogènes fonctionnant au gasoil léger et non pas au fuel lourd et polluant comme sur les autres navires de croisières. Il a un faible tirant d’eau ce qui lui permet d’aller là où d’autres ne vont pas. Il s’ouvre enfin à l’arrière permettant la mise en place d’une plateforme pour les sports nautiques.

■ **Le *Club Med 2* est-il un bateau confortable pour ses passagers, c’est à dire stable, – et sûr ?**

Le navire est extrêmement confortable grâce à ses stabilisateurs dynamiques latéraux. Il est, de plus, muni de ballasts anti gîte qui font qu’il ne peut jamais gîter de plus de 1,5 degré. Ces ballasts sont pilotés automatiquement par l’ordinateur des voiles. Pour l’avoir testé dans toutes les conditions possibles, je peux affirmer que ce navire est sûr par tous les temps. Le bateau ne s’est jamais arrêté depuis sa mise à l’eau sauf une quinzaine de jours tous les deux ans pour les inspections de ses œuvres vives (la partie immergée du bateau Ndlr). Nous n’avons jamais, en 23 ans, annulé ni retardé une croisière.

■ **Quelle est l’origine des officiers du bord ?**

Ils sont tous issus de l’École nationale de la marine Marchande qui forme les capitaine de première classe de la navigation maritime.

■ **Vingt-deux ans après sa mise à**



l’eau, le *Club Med 2* est-il « écologiquement correct » ?

Le *Club Med* était, dans ce domaine, en avance sur son temps et le reste encore aujourd’hui par rapport à beaucoup de ses concurrents. Il avait été pensé en ce sens à une époque où l’on commençait à réfléchir à des solutions écologiques. Il fonctionne au *Marine diesel oil* (un carburant à teneur réduite en soufre moins lourd et moins polluant, Ndlr). Il dispose de caisses pour les eaux noires¹, aucune poubelle n’est rejetée à la mer, le verre est broyé, les emballages secs sont brûlés dans un incinérateur, les déchets organiques sont emballés, stockés en chambre froide et débarqués en escale.

■ **Initialement prévu pour naviguer dans le Pacifique, ce bateau a finalement navigué sur pratiquement toutes les mers du monde. Où n’est-il pas allé et où ne peut-il pas aller ?**

Ce navire est prévu pour naviguer sur toutes les mers du monde, il n’a aucune limite si ce n’est son tirant d’air important qui lui interdit le passage sous certains ponts.

■ **Pouvez-vous nous livrer quelques uns de vos plus beaux souvenirs après tant d’années passées à bord**

de ce bateau ?

Je citerai les belles arrivées dans des ports tels que New York, Sydney, Istanbul, Rio de Janeiro, Hong Kong ou Venise, des arrivées grandioses qui ne laissent personne indifférent, un déjeuner à bord avec le Roi des Tonga, l’accueil toujours aussi chaleureux des Tahitiens à Papeete, l’expérience des coutumes traditionnelles des chefs de tribu du Vanuatu ou le festival de Cannes à l’occasion duquel nous avons vu passer à bord un grand nombre de stars.

■ **Combien de temps encore allez-**

Yvon Lalogue a vu naître ce navire qu’il commande sans discontinuer depuis 22 ans.

vous rester à la passerelle de ce bateau ?

Tant que le *Club Med* souhaitera me confier le navire et tant que le fait d’embarquer me fera toujours aussi plaisir. Quand cela ne sera plus le cas, il sera temps de faire autre chose ou de prendre ma retraite.

1. Les eaux noires désignent les eaux usées provenant des toilettes et devant subir des traitements plus intensifs que les eaux grises. Les eaux grises désignent l’eau résiduaire savonneuse, provenant des douches, de la vaisselle et de la lessive.





Photo: Club Med

“ Nous portons la plus grande attention à la sécurité et au confort des passagers ”



Entretien avec NICOLAS ALBERTI *

Chief mécanicien du *Club Med 2*

■ **Comment le Club Med 2 est-il principalement propulsé ?**

Le *Club Med 2* est propulsé par un système diesel électrique en moyenne tension. Quatre moteurs diesel entraînent quatre générateurs de 2,2 MW sous 6600 V chacun qui alimentent deux moteurs électriques de propulsion de 3 MW sur chacune des deux lignes d'arbres. Nous pouvons démarrer le nombre de moteurs diesel dont nous avons besoin et les uti-

« Après vingt-deux ans de service, le Club Med 2 est exploité comme durant sa première année, à 100 % de ses capacités. »
Nicolas Alberti

liser de la manière la plus optimale afin de réduire l'empreinte carbone du bateau.

■ **Utilisez-vous souvent les 2500 m² de voilure du bateau ?**

Les voiles sont utilisées dès que les conditions météorologiques le permettent soit en combinaison avec les moteurs (propulsion mixte) soit seules lorsque le vent est établi et suffisamment fort pour donner au navire des capacités de manoeuvres suffisantes.

Les arbres sont alors immobilisés grâce à un système de freinage spécifique existant sur chacune des deux lignes et les pales sont mises en « drapeau » pour réduire leur trainée. Les voiles ont une incidence sur la stabilisation du navire par leur couple inclinant. La gîte qu'elles provoquent est compensée par des ballasts régulés automatiquement par une pompe de transfert de fort débit. Des ailerons anti-roulis partici-

pent également au rétablissement permanent du navire afin qu'il reste dans ces meilleures lignes d'eau. Bien entendu, c'est sous voiles que la silhouette du *Club Med 2* est la plus élégante. L'établissement et le réglage de la voilure sont totalement informatisés même si l'officier en passerelle peut, à tout moment, reprendre les commandes pour optimiser ces réglages. L'économie réalisée grâce à l'usage des voiles est de l'ordre de 12 %, soit un mois d'économie de carburant par an, ce qui est loin d'être neutre.

■ **Quel est le régime d'utilisation d'un navire comme celui-ci ?**

Après vingt-deux ans de service le *Club Med 2* est exploité comme durant sa première année, à 100 % de ses capacités. Il dispose toujours des mêmes capacités de puissance ou de vitesse et ce, quelque soit l'état de la mer. Le navire n'est arrêté que deux à trois semaines, une fois tous les deux ans, pour la réalisation des travaux nécessaires sur ses œuvres vives.

■ **Quelle est la spécificité de ce bateau pour le Chef mécanicien que vous êtes ?**

Le travail de Chef mécanicien à bord du *Club Med 2* n'est pas

très différent qu'à bord de tout autre navire marchand. En revanche comme chaque navire, un navire de croisière possède ses spécificités. La sécurité en est une. En effet, si elle est une priorité à bord de tout bateau, elle est encore plus prégnante à bord d'un bateau de croisière. À bord du *Club Med 2*, nous portons ainsi la plus grande attention à tous les systèmes embarqués afin d'assurer la sécurité des passagers, sans pour autant que cela nuise à leur tranquillité et à leur confort gardant bien à l'esprit que nous sommes justement à bord... d'un navire de croisière.

Dans un autre domaine, l'efficacité des voiles dans la propulsion du *Club Med 2* m'a fait prendre conscience, ou tout au moins me questionner quant à l'étude et à la mise en œuvre de nouveaux systèmes utilisant le vent, de manière complémentaire, dans la propulsion des navires. Je ne suis pas forcément nostalgique de l'époque de la marine à voile, grande consommatrice de marins, mais il apparaît tout de même que la voile est sûrement une option sérieuse pour la limitation des émissions polluantes dans le transport maritime. ■



* **Nicolas Alberti**
Chef mécanicien depuis plus de dix ans. Diplômé de l'École nationale de la Marine marchande, il a découvert le monde de la croisière sur le *Club Med 1* puis sur le *Paul Gauguin* alors armés par la compagnie havraise Services et Transports.

« **Le personnel chargé de la sûreté du Club Med 2 est hautement qualifié** »

Stéphane Papillon *



« L'une des préoccupations récurrentes des compagnies de croisière a toujours été d'assurer la sûreté de leurs passagers. Le Club Med 2 n'échappe pas à cette obligation et la qualité du Service de sûreté du bord en est la preuve. Ici le personnel est hautement qualifié – ce sont presque tous d'anciens militaires issus des forces spéciales –, et plusieurs procédures vont même bien au delà de ce qui est réglementaire, dont la réalisation, dans certains cas, de plongées sous coques avant l'appareillage. Ce professionnalisme et cette exigence n'empêchent pas le personnel de sûreté de respecter l'esprit « Club Med » et d'être attentif au bien-être des passagers. La spécificité des navires de croisière tient dans le fait qu'ils sont perpétuellement en mouvement, ce qui implique des mesures de sûreté évolutives en fonction du contexte géopolitique des différentes escales réalisées à travers le monde. Aujourd'hui l'actualité pousse l'ensemble du monde de la croisière à prendre en considération les nouvelles menaces émergentes. Yachting & Cruises Risk Management accompagne déjà plusieurs compagnies dans leur réflexion sur les mesures à prendre pour conserver un haut niveau de sûreté à bord de leurs bateaux, ce qui sera demain l'un des enjeux capital pour ce secteur d'activité. »

* **Stéphane Papillon** a passé quinze ans dans les Forces spéciales (Commandos Marine) et quatorze ans pour les sociétés Services et transports et V.Ships en tant que responsable de la sûreté de navires de croisière et principalement à bord du *Club Med 2*. Il dirige la société Yachting & Cruises Risk Management, filiale du Groupe Gallice, destinée à anticiper les menaces pouvant peser sur le secteur de la croisière et du yachting.

En savoir + : www.ycrm.fr