

SOUVENIR : UN LECTEUR RACONTE SA PREMIÈRE CROISIÈRE... EN 1969 !

GUIDE

CROISIÈRE

www.guidecroisiere.com

LE MAGAZINE D'INFORMATION PRATIQUE POUR BIEN CHOISIR VOS VACANCES EN MER

Vol.3 N°3 Automne 2011 5,95 \$

ÉVASION GARANTIE!

Perdez la notion du temps dans les spas balinais
des navires de MSC Croisières



Le MSC Poesia
passant devant la
statue de la Liberté
à New York.

DESTINATION

L'impressionnante
traversée du canal
de Panama

FAMILLE

La croisière s'amuse,
version Holland
America Line



5.95\$

SOMMAIRE

GUIDE CROISIÈRE

RÉDACTION
Éditeur-fondateur
Jean-Marc Papineau

Directeur artistique
François Turcotte

Page Couverture
MSC Croisières

Collaborateurs
Océane Auclair-Papineau
Serge Lamarre
Louis Laverdière
René Trépanier

Publicité
Nathalie Godin

Publié par
Zoom Édition enr.
340, Champ-de-Mars
Bureau 406
Vieux-Montréal (Qc)
Canada H2Y 3Z8
Zoomedition@bell.net

PRODUCTION
Services pré-presse
Photosynthèse inc.

Impression
K2 Impressions

Manutention
Harling Direct

Distribution kiosque
Messageries de presse Benjamin

Dépôt légal
Bibliothèque du Québec
Bibliothèque du Canada
ISSN 1918-6177

Convention de la Poste-publications
N° 41907012
Parution : Septembre 2011

Retourner toute correspondance
ne pouvant être livrée au Canada à :
Magazine Croisière
175, Louis-Hébert
Mascouche (Qc) J7K 3C1

© Tous droits de traduction,
d'adaptation et de reproduction,
sous quelque forme que ce soit, réservés

Les articles ne peuvent être
reproduits, en partie ou en totalité,
qu'après autorisation écrite
de l'éditeur, et avec la mention
du magazine GUIDE CROISIÈRE



8 Paradis oriental

Au programme, perdre la notion du temps dans les spas balinais de la compagnie italienne MSC Croisières

22 Croisière sous le vent

Présentation du *Royal Clipper*, un splendide bâtiment qui fait revivre les croisières d'antan

27 La belle époque

Un lecteur raconte sa première croisière en 1969 à bord du *SS Rotterdam*, le plus gros navire jamais construit en Hollande dans les années 1950 aujourd'hui transformé en hôtel

DESTINATION CANAL DE PANAMA

12 Traitement de canal

Un grand classique : une croisière dont le point culminant est la traversée de l'impressionnant canal de Panama

16 D'un océan à l'autre

GUIDE CROISIÈRE a participé le printemps dernier au premier passage du yacht français *Le Boréal* dans le canal de Panama

CHRONIQUES

4 Mémo

La passion des *liners*

4 Paquebot rétro

La fierté tricolore de l'Île de France

5 Statistiques

Trésors de logistique

31 Famille

Activités pour enfants à bord du *Veendam*

33 Tendance

Services aux passagers souffrant de surdité

34 Profil

Présentation de la compagnie Silversea Cruises

36 Index

Contenu de tous nos numéros précédents

38 Incentive

Stratégies de Celebrity Cruises

LA PASSION DES LINERS

La bibliothèque comporte plus de 140 ouvrages sur les *liners*, ces paquebots de l'époque pas si lointaine où la traversée de l'Atlantique se faisait par la mer plutôt par les airs. Qui plus est, sa résidence abrite plusieurs modèles réduits de navires de croisière et les murs sont tapissés de toiles de navires de croisière dessinés de sa main.

Notre nouveau collaborateur, Jean-Charles Côté, est un grand passionné des *liners*. GUIDE CROISIÈRE a la chance de compter sur son expertise en la matière pour la production de la chronique Paquebot Rétro. Dans chaque numéro désormais, cet ancien représentant pour le Canada de la compagnie italienne MSC Croisières nous présentera un navire de la Belle Époque, l'Île de France dans ce numéro-ci qui fit la fierté de la France à la fin des années 1920.

Qui plus est, dans un prochain numéro, Jean-Charles Côté nous livrera un texte sur cette période pas si lointaine où Montréal était une capitale mondiale des transatlantiques. Même la légendaire compagnie Cunard Lines avait alors un bureau dans la Métropole. Bonne lecture.

Jean-Marc Papineau, éditeur-fondateur

PAQUEBOT RÉTRO



PAR JEAN-CHARLES CÔTÉ

LE SAINT-BERNARD DE L'ATLANTIQUE

Peut-être l'un des plus célèbres paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique, communément appelée la French Line, l'*Île de France* a connu une longue et glorieuse carrière de 1927 à 1958.

Construit à Saint-Nazaire, en France, ce navire à trois cheminées entre en service en juin 1927 et fait son premier voyage inaugural entre Le Havre et New York. Sa mise en service rencontre un succès fou et on le surnomme « Rue de la Paix de l'Atlantique » synonyme de celle de Paris pour son grand luxe et ses somptueux aménagements Art Déco. Jaugeant 43 153 tonneaux et affichant une longueur de 765 pieds et une largeur de 93 pieds, l'Île de France peut accueillir 1 786 passagers et 800 membres d'équipage.

À la déclaration de la guerre en septembre 1939, l'Île de France est désarmé à son arrivée à New York, puis il repart en mai 1940 à Marseille pour y être réaménagé en transport de troupes de grande capacité, soit près de 10 000 hommes par voyage. Après quoi, il quitte pour l'Indochine et Singapour. À son arrivée le 30 juin 1940, il a instruction de se joindre à un convoi de la marine britannique en compagnie des plus prestigieux transatlantiques de l'époque (*Queen Mary*, *Queen Elizabeth*, *Aquitania*, *Mauretania*, *New Amsterdam*, etc.). Jusqu'en septembre

ABONNEMENT

- ☐ **Oui, je m'abonne** (à partir du numéro suivant)
- ☐ **Oui, je m'abonne** (version PDF en ligne)
- ☐ **Oui, je me réabonne** (à partir du numéro suivant)

Nom _____

Adresse _____

Ville _____ Province _____ Code postal _____

Téléphone _____

Courriel _____

SVP, inclure obligatoirement votre téléphone et votre courriel.

☐ **Je veux recevoir GUIDE CROISIÈRE**
(Un an ou quatre numéros pour 19,95 \$, taxes incluses, ou 9.95\$ pour la version PDF en ligne)

- ☐ **Je paie en ligne en allant à www.guidecroisiere.com.**
- ☐ **J'envoie ce coupon et un chèque à l'ordre de MAGAZINE CROISIÈRE par la poste à Magazine Croisière, 175, Louis-Hébert, Mascouche (Qc) J7K 3C1.**

Frais supplémentaires pour envoi à l'étranger. Pour plus d'informations, veuillez appeler au 1 866 242-5645.

N.B. : Votre paiement doit suivre au plus tard dans les 15 jours suivant votre demande d'abonnement, si vous voulez que votre abonnement s'applique dès le numéro suivant.

1945, il sillonna toutes les mers du globe et transportera plus de 300,000 soldats au total.

Rendu à la CGT au début de 1946, l'Île de France est remis en état et modernisé à Saint-Nazaire. Il reprend son service en 1949, avec deux nouvelles cheminées profilées et une nouvelle allure plus dynamique. Dans les années d'après-guerre, son succès est accentué par les nombreux sauvetages auxquels il participe et qui lui vaudront un nouveau surnom : le « Saint-Bernard de l'Atlantique ».

Les sauvetages les plus connus sont celui des 24 matelots du cargo Greenville en pleine tempête en septembre 1953. Et celui du paquebot italien *Andrea Doria*, qui est entré en collision dans un immense brouillard avec le paquebot suédois Stockholm, dans la nuit du 25 juillet 1956 au large de Nantucket, aux États-Unis. Alerté, le Commandant Raoul de Baudéan se dirigea vers les lieux du naufrage en faisant illuminer le navire de tous ses feux. Les naufragés virent ainsi surgir dans la nuit une immense masse scintillante et ils furent tous sauvés de la noyade. L'Île de France retourna donc à New York avec 753 rescapés à son bord. Presse, radio et télévision lui réservèrent un accueil triomphal. Une foule immense se pressa sur les quais et le port de New York vibra des sirènes des autres navires présents.

En fin de saison 1958, avec 32 ans de services glorieux à son actif, l'*Île de France* est désarmé au Havre. Il aura reçu au cours de sa brillante carrière la médaille de Sauvetage, la médaille du Mérite Maritime, le Gallant Ship Award, la Légion d'Honneur et la Croix de Guerre, en faisant le vaisseau le plus décoré de l'histoire maritime.

TRÉSORS DE LOGISTIQUE

L'infrastructure d'un paquebot de croisière moderne est impressionnante. En voici une dizaine d'exemples.

12 600 nouveaux oreillers ajoutés lors de la rénovation du *Veendam*

25 200 nouvelles ampoules neuves ajoutés lors de la rénovation du *Ryndam*

56 000 C'est le nombre de serviettes que lavent toutes les semaines les employés de la buanderie du *Costa Mediterranea*

78 750 nouvelles tuiles posées lors de la rénovation des salles du bain du *Rotterdam*

280 000 pieds linéaires de fils électriques posés lors de la rénovation du *Maasdam*

320 000 pieds carrés de nouveaux tapis installés lors de la rénovation du *Statendam*

500 000 C'est le nombre de gallons d'eau potable que produisent tous les jours les deux navires de Disney Cruise Line à partir de l'eau de mer

660 000 C'est le nombre de serviettes en forme d'animaux que les stewards de Carnival Cruise Lines font chaque année



L'*Eurodam* vu à travers un moustiquaire. Le *Maasdam* émergeant du brouillard au quai de Montréal.

1 500 000

C'est le nombre de photos que prennent chaque année les photographes professionnels travaillant à bord du *Carnival Dream*, le plus gros navire de Carnival Cruises Lines avec ses 130 000 tonnes

2 000 000

C'est le nombre de chocolats que les stewards placent annuellement sur les oreillers des lits du *Carnival Dream*

2 300 000

millions d'heures consacrés à la rénovation des cinq navires de Holland America Line cités dans cette rubrique

SPA

PARADIS ORIENTAL

AU PROGRAMME. PERDRE LA NOTION DU TEMPS DANS LE SPA BALINAIS DU NAVIRE ITALIEN MSC POESIA

TEXTE ET PHOTOS RENÉ TRÉPANIER

Une passagère relaxant dans l'un des deux magnifiques bains vapeur du *MSC Poesia*.



Des massothérapeutes accueillant les passagers dans le long couloir de l'entrée du spa du *MSC Poesia* décoré de tableaux d'inspiration balinaise.



À bord de la plupart des navires américains, le pont 13 n'existe pas. À bord des navires de la compagnie italienne MSC Croisières, pareille superstition n'a pas sa place. Ainsi, l'avant du pont 13 du *MSC Poesia* (et des navires soeurs *MSC Orchestra*, *MSC Musica* et *MSC Magnifica*) est dédié à la remise en forme, à la relaxation, à la beauté. Car c'est là qu'a été installé un espace spa s'étalant sur plus de 16 000 pieds carrés. Le *MSC Poesia* offre ainsi un double dépaysement : italien d'abord, balinaise ensuite.

L'entrée du spa se compose d'un long couloir comportant une succession d'espaces aux murs arrondis et décorés d'immenses tableaux colorés d'inspiration balinaise. Quelques massothérapeutes d'origine indonésienne attendent les clients potentiels, l'une postée devant une vitrine de produits de beauté, une autre à proximité d'un long fauteuil s'étirant en demi-cercle, une autre tout à côté d'une imposante sculpture en bronze, une autre tout près du salon de coiffure, de manucure et de pédicure.

Nous voici maintenant rendus à la réception du spa où des employés principalement d'origine brésilienne, indonésienne et ukrainienne s'af-



fairent à organiser l'agenda des passagers désirant se faire dorloter. Devant la réception se déploie un bar servant notamment d'excellent jus, dont le *Tutti Frutti* composé de pas moins de neuf sortes de fruits (dont le melon, la banane et le coco). J'y ai été accro toute la semaine !

Certains clients suivent une hôtesse côté tribord vers l'une de la dizaine de salles de massage du spa tandis que d'autres empruntent la porte voisine pour pénétrer dans la grande salle de gym qui fait toute la largeur du navire. D'autres passagers se dirigent seuls côté bâbord, là où se trouvent les vestiaires, une salle abritant trois bains à remous ainsi qu'une autre salle renfermant deux saunas et deux immenses bains vapeurs (non

SPA



La salle abritant les trois bains à remous du *MSC Poesia*. L'une des salles de massage.

mixtes), les plus beaux que j'ai jamais vus en mer, tout en céramique. Étonnamment, bien que d'accès gratuits lors des croisières se déroulant en Amérique du Nord, saunas et bains vapeur sont peu fréquentés comme si, dans leur découverte du navire, nombre de passagers n'allaient pas plus loin que la réception du spa. Seul inconvenient : les bains vapeur et les bains à remous ne sont pas connectés directement avec les vestiaires. Il faut donc se sécher, se revêtir et emprunter un couloir public pour se rendre d'une salle à l'autre.

Disponible dans notre cabine, le programme du spa du *MSC Poesia* fait... 32 pages ! La nomenclature des types de massages proposés est assez impressionnante : massage à la main et aux huiles pour relaxer les muscles, massage par pression des doigts pour favoriser l'élimi-



nation des toxines, massage avec compresses de gaze de coton contenant des herbes médicinales biologiques séchées naturellement au soleil, massage polysensoriel utilisant des bougies cosmétiques. D'autres traitements sont basés sur les principes actifs hydratants des algues, sur l'utilisation d'argiles, de crèmes nourrissantes ou de pierres volcaniques. Ce paradis oriental des sens propose enfin des traitements pour la peau à partir de technologies avancées de radiofréquence pour tonifier, voire rajeunir les tissus ou encore, d'ultrasons et d'électrostimulation pour réduire les effets de la cellulite. Quelques traitements sont enfin destinés spécifiquement aux couples et aux hommes.

On ressort du spa balinaise du *MSC Poesia* à la fois apaisé, revigoré et prêt à découvrir les différentes facettes de la culture italienne du navire.

Cet article fait suite à une invitation de MSC Croisières à bord du MSC Poesia. Pour plus d'informations, consultez votre conseiller en voyage et www.msccruisesusa.com.

Deux des portes géantes d'une écluse du canal de Panama. En médaillon, motif typique de tissus sud-américains.

TRAITEMENT DE CANAL

UN GRAND CLASSIQUE : UNE CROISIÈRE DONT LE POINT CULMINANT EST LA TRAVERSÉE DE L'IMPRESSIONNANT CANAL DE PANAMA

RECHERCHE RENÉ TRÉPANIÉ
PHOTOS DREAMSTIME.COM ET RENÉ TRÉPANIÉ

RENE TRÉPANIÉ

Vu de la passerelle d'un paquebot et vue de terre, les trains qui tirent les navires dans les écluses.

L'expérience est à la fois fascinante et redondante. Parti de Vancouver avec comme destination finale Fort Lauderdale 21 nuits plus tard, le *Zuiderdam* s'apprête à entreprendre la traversée du canal de Panama. Tôt le matin, avec à l'horizon le chapelet de gratte-ciel de Panama City, le *Zuiderdam* attend son tour pour entrer dans le premier des trois ensembles d'écluses (appelés Miraflores, Pedro Miguel et Gatun) de ce canal mythique. Le tout prendra la journée entière.

Une foule compacte de passagers se presse tout à l'avant du navire afin d'être aux premières loges des manoeuvres fort délicates, puisque la largeur des écluses est à peine plus grande que celle du navire. On voit s'activer de puissantes locomotives qui tirent littéralement le navire avançant à vitesse d'escargot. La fascination finit par céder la place à une certaine lassitude et nombre de passagers désertent les ponts extérieurs au fur et à mesure que la journée avance.

Reliant l'Océan Pacifique et l'Océan Atlantique, le canal de Panama est considéré comme une merveille d'ingénierie. Long de 77 kilomètres, il a été construit dans des conditions surhumaines entre 1880 et 1914. Quelque 27 500 ouvriers ont péri durant sa construction ! Chaque année, le canal de Panama est emprunté par plus de 14 000 navires, soit une moyenne de 40 par jour. La traversée moyenne dure neuf heures. Des travaux d'élargissement, lancés en septembre 2007, devraient se terminer en 2014.

Tout est gigantesque. Les écluses élèvent les navires de 25,9 mètres depuis le niveau de la mer. Les portes des écluses varient de 14,3 à 25 mètres de haut et font 2,1 mètres d'épaisseur. Chaque porte possède deux vantaux de 19,8 mètres de large qui se ferment en « V » afin que la force de l'eau les maintienne fermées. Les plus lourdes portes pèsent 662 tonnes !

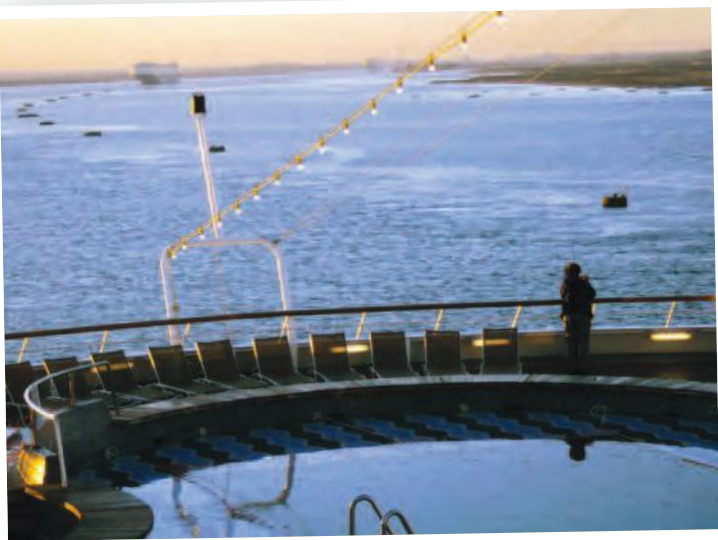
Le canal de Panama consiste fondamentalement en deux lacs artificiels et trois ensembles d'écluses. Certains navires de croisière font la traversée complète du canal, d'autres s'arrêtent à mi-chemin, à la hauteur de l'immense lac artificiel Gatun, puis rebroussement chemin.

La traversée complète du canal de Panama se fait habituellement dans le cadre de croisières de 14, voire de 21 nuits partant de la côte ouest américaine (le plus souvent de San Diego, de Los Angeles, voire de Seattle ou de Vancouver) et se terminant en Floride (ou vice-versa) entre septembre et avril. Les compagnies Holland America Line, Princess Cruises, Norwegian Cruises Lines et Celebrity Cruises offrent chacune jusqu'à une vingtaine de croisières du genre chaque saison. Royal Caribbean Cruises, Regent Seven Seas Cruises, Silversea Cruises, Crystal Cruises, Seabourn Cruises ou Cunard Lines en offriront également quelques-unes au cours de la prochaine saison 2011-2012.

Outre la traversée complète du canal de Panama, Princess Cruises propose une escale d'une journée à Fuerte Amador, au Panama. Des excursions permettent d'emprunter le train longeant le canal, de visiter un village indien ou la capitale ultra moderne du pays. D'autres escales sont prévues dans différents pays des Caraïbes du sud, du Mexique et d'Amérique centrale.

DESTINATION

Un navire de
Holland America
Line traversant le
canal de Panama.
En encadré, le
canal de Suez.



RENÉ TREPANIER

D'UN CANAL À L'AUTRE

À celle du canal de Panama, notre
collaborateur a de loin préféré la traversée
du canal de Suez

J'ai eu la chance de traverser le canal de Panama et le canal de Suez. Et j'ai de loin préféré la navigation sur cette voie maritime encombrée de navires de marchandises se suivant littéralement à la queue leu leu dans certaines sections, ne comportant aucune écluse, longue de 163 kilomètres, large de 50 à 110 mètres, ouverte depuis novembre 1869, permettant la transit de navires jaugeant jusqu'à 150 000 tonnes, qui relie l'Europe et l'Asie en traversant l'Égypte pour se jeter dans la Méditerranée.

Pourquoi ai-je préféré le canal de Suez ? Parce que le rivage du canal de Panama est essentiellement parsemé d'une végétation sauvage tandis que villages et de villes se succèdent tout au long de la traversée du canal de Suez, ce qui rend l'expérience plus animée et intéressante.

Comme en font fait la photographie ci-dessus, nous avons de surcroît bénéficié d'un lever et d'un coucher de soleil grandiose alors que le lendemain matin, à l'entrée de la Méditerranée, les couleurs arc-en-ciel ont fait place à une grisaille dense et opaque. Pire encore, la température idyllique de la veille s'est transformée en un cauchemar météo tel que notre escale à Alexandrie, ville côtière du nord de l'Égypte, a été purement et simplement annulée en raison de la mer trop agitée causée par des vents très violents.

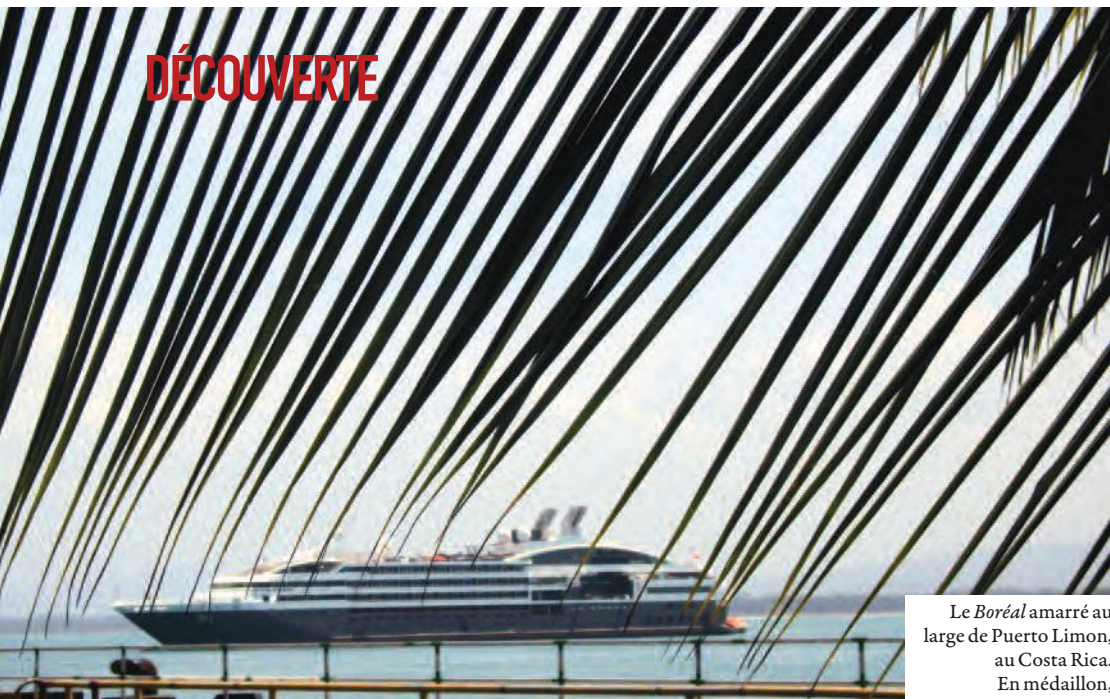
Pour plus d'informations, consultez votre conseiller
en voyages et www.visitpanama.com.

Seules les compagnies Windstar Cruises et Silverseas Cruises proposent des croisières de sept nuits incluant la traversée complète du Canal Panama, mais en nombre limité : seulement quatre à bord du voilier de 5 350 tonnes *Wind Star* en janvier et février 2012, et deux à bord du navire d'expédition de 6 100 tonnes *Silver Explorer* en octobre 2011 et en mars 2012. Les départs ont lieu soit de Puerto Caldera, au Costa Rica, soit de Colon, au Panama.

Deux fois l'an, un navire de la Compagnie française du Ponant traverse le canal de Panama (d'ouest en est l'automne et en sens inverse le printemps) dans le cadre d'une croisière d'une durée habituelle de 12 nuits se déroulant principalement en Amérique Centrale. Les départs ont généralement lieu soit de l'Équateur, soit du Venezuela (voir article en page 22).

Holland America Line (avec le *Zuiderdam*, un 82 000 tonnes) et Princess Cruises (avec l'*Island Princess*, un 91 000 tonnes) ont chacune programmé pour la saison 2010-2011 une vingtaine de croisières d'une durée de 10 ou de 11 nuits. Le hic, c'est qu'elles ne comportent qu'une traversée partielle du Canal Panama, avec une courte escale dans la même journée à Colon, au Panama, une ville sans grand intérêt. Tout le contraire de Carthagène, en Colombie, certainement l'une des plus belles escales au monde – en raison des nombreux trésors architecturaux de la vieille ville – incluse dans l'itinéraire de l'*Island Princess*.

DÉCOUVERTE



Le Boréal amarré au large de Puerto Limon, au Costa Rica. En médaillon, une céramique illustrant le navire pour souligner sa venue à Hambourg, en Allemagne.

D'UN OCÉAN À L'AUTRE



GUIDE CROISIÈRE A PARTICIPÉ LE PRINTEMPS DERNIER AU PREMIER PASSAGE DU YACHT FRANÇAIS LE BORÉAL DANS LE CANAL DE PANAMA

TEXTE ET PHOTOS JEAN-MARC PAPINEAU



Traversée des écluses Miraflores du canal de Panama suivie attentivement tant par les membres d'équipage que par les passagers.



Vue de l'arrière du yacht *Le Boréal*, la traversée du canal de Panama à différents moments de la journée.

L'événement méritait d'être souligné avec éclat. Avec des bulles, rien de moins ! Parole du commandant Jean Philippe Lemaire qui décida, à deux d'heures de préavis, d'organiser un cocktail afin de fêter le succès du tout premier passage du yacht Le Boréal de la Compagnie française du Ponant dans le canal de Panama. Un premier passage réussi dans le cadre d'une croisière de 12 nuits partant de Manta, en Équateur, et se terminant à Miami après des escales dans six pays d'Amérique Centrale.

« Tout s'est bien déroulé, ce qui n'est pas toujours le cas », souligna au micro le commandant Lemaire après avoir distribué lui-même dans le salon principal du yacht Le Boréal des flûtes aux passagers ravis de leur transit dans ce canal considéré comme une merveille d'ingénierie. Lui, il en était à sa 54^e traversée ! « La dernière fois, se remémora-t-il quelques jours plus tard dans son spacieux bureau sis au cinquième pont du Le Boréal, nous avons dû attendre toute la journée avant d'obtenir le feu vert. »

Le commandant Lemaire était d'autant plus heureux de la tournure des événements que la veille, rien n'était gagné. Et ce, même si le droit de passage avait été réservé un an plus tôt et à fort prix (quelque ??? \$ pour le yacht Le Boréal jaugeant 10 300 tonnes et jusqu'à 490 000\$ selon le gabarit des navires). Le pire scénario pouvait encore se produire, c'est-à-dire une traversée de nuit, une catastrophe pour tous ces passagers pour qui le canal de Panama est le moment fort anticipé de leur croisière. Jour après jour, ce sont les navires transportant du carburant et des denrées périssables qui ont priorité absolue sur tous les autres navires.

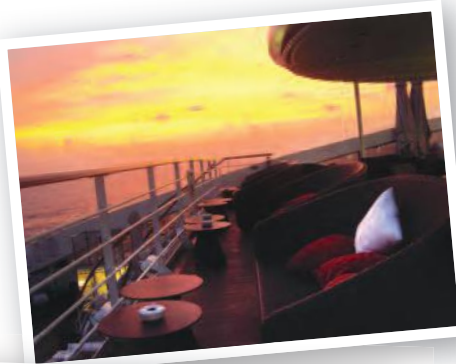
DÉCOUVERTE

La veille du premier passage, trois représentants de l'organisme responsable de la gestion du canal de Panama ont inspecté minutieusement le yacht *Le Boréal* afin de s'assurer qu'il répondait aux normes de passage. Et ce, même si lors de sa construction en 2009, d'autres inspecteurs s'étaient rendus jugeant 10 300 tonnes au chantier du yacht *Le Boréal* en Italie dans le but de s'assurer que le cahier des charges respectait les dites normes. Bilan de la seconde inspection : tout en règle, sauf deux brouillilles (la position d'un cadran à la passerelle et de feux de navigation à l'extérieur du navire).

Le lendemain matin, peu après 07h00, *Le Boréal* arrivant de l'Océan Pacifique s'avance donc en direction du majestueux pont des Amériques afin de franchir les trois chambres des écluses de Miraflores. En fin de matinée, la même opération se répète aux écluses de Pedro Miguel, situé immédiatement après le pont Centenaire. Finalement, après avoir filé à bonne allure à travers le lac Gatun situé à quelque 26 mètres au-dessus du niveau de la mer, *Le Boréal* passa vers 16h00 les écluses de dénivellation Gatun afin de pouvoir arriver au même niveau que la mer du côté de l'océan Atlantique.

Tout au long de la journée, on aperçut sporadiquement le commandant Lemaire se poster à l'extérieur de la passerelle afin de surveiller d'au plus près le bon déroulement des opérations. « Même quand la traversée est facile, il faut garder toute sa concentration, dit-il. À l'intérieur de la passerelle, il prit régulièrement le micro afin de souligner les faits marquants, voire inusités de la traversée en cours. « Chers passagers, regardez ce crocodile à tribord, sur les berges. » Il conclut sa description des opérations par un trait d'humour. « Ici, pas de chameaux. Nous ne ferons donc pas la traversée de manière heb-dromadaire ! »

Situation unique au monde : durant la traversée, c'est le pilote du canal de Panama qui est totalement responsable du navire. « C'est la seule source de stress ici, dit le commandant Lemaire. Rien à voir avec le canal Welland, dont le passage des huit écluses se fait au cours d'une longue et éprouvante journée de 14 heures au cours de laquelle le navire ne cesse de frôler les murs des écluses. » (Ndllr : situé au Canada, le canal Welland relie le lac Ontario au lac Érié sur une distance de 42 km permettant ainsi aux navires de contourner les chutes de Niagara).



Sympathique attention : la Compagnie du Ponant a retransmis cette première traversée du yacht *Le Boréal* sur un site web créé pour l'occasion afin de permettre aux proches des passagers de suivre de façon virtuelle l'événement.

La croisière a été ponctuée de deux autres cocktails du commandant, la première en début, la seconde en fin de parcours. Les deux ont eu lieu autour de la piscine extérieure située au sixième pont du navire, question de profiter de la brise tropicale si bienvenue après trois mois passés dans le froid glacial de l'Antarctique. Ces cocktails sont l'occasion de présenter la philosophie de la compagnie et les principaux membres de l'équipage, au nombre de 139 sur ce navire d'une capacité de 268 passagers. La quasi totalité de l'équipage en contact direct avec les passagers sont originaires de France, de l'Île Maurice et de la Roumanie et s'expriment donc en français. Signalons la présence de l'énergique directrice de croisière Nadine Blacquièrre, originaire des Îles de la Madeleine et seule Québécoise à l'emploi de la Compagnie du Ponant depuis une décennie.

« Une croisière, c'est tous les jours une aventure technique, logistique et humaine, rappelle le commandant Lemaire, un Breton d'origine. Nous cherchons à établir une osmose entre l'équipage et les passagers. » « De fait, il faut une somme phénoménale d'expertise, de talents, de passion et de travail pour assurer le bien-être des passagers du terminal de départ à celui d'arrivée », renchérit le directeur hôtelier Philippe Touati lors d'un entretien dans son bureau dans lequel trône un photo de l'ensemble de l'équipage 2010-2011 du *Le Boréal*. À l'emploi de la Compagnie du Ponant depuis 10 ans, il a débuté sa carrière en mer en 1972 à bord du mythique navire *Le France* comme garçon d'étage. Confort de la cabine, qualité de la gastronomie, service attentif, voilà les trois pivots apparents des fonctions de Philippe Touati auxquels s'ajoute le respect des normes hygiéniques, plus élevées en mer que sur terre.

« Tout commence par le sourire, résume-t-il. Il faut aimer les gens, avoir la passion de la mer, des voyages et des grandes relations humaines. En mer, tout est difficile, tout est question de détail, de regard et d'observation. C'est un hôtel qui, bougeant sans arrêt, apporte son lot de problèmes. Il faut savoir gérer l'imprévu. Que fait-on si le boulanger tombe malade ? On se débrouille ! Chaque année, nous faisons face à une grosse tempête qui laisse le navire sans dessus dessous. Nous devons continuer à assurer tous les services, même si nous avons nous-mêmes été malades ! Cela crée des liens, tout comme ces mois que nous passons chaque hiver en Antarctique. Ce qui me réjouit le plus, c'est de constater

Le commandant du yacht *Le Boréal* prit régulièrement le micro afin de souligner les faits marquants, voire inusités de la traversée du canal de Panama. « Chers passagers, regardez ce crocodile à tribord, sur les berges. » Il conclut sa description des opérations par un trait d'humour. « Ici, pas de chameaux. Nous ne ferons donc pas la traversée de manière heb-dromadaire ! »

Ci-contre : au coucher de soleil, un passager à l'arrière du *Le Boréal* battant fièrement pavillon français. À gauche, de haut en bas : les deux bars extérieurs du navire, et le grand salon transformé en discothèque.



Le directeur hôtelier Philippe Touati à l'entrée du yacht *Le Boréal*. Le commandant Jean Philippe Lemaire accueillant les passagers montant à bord d'une chaloupe du navire.



la fidélité de l'équipage qui, à 80 % revient chez nous, ce qui est un signe de qualité de notre management. »

Maints membres d'équipage réussissent des tours de force quotidiens dans un espace fort limité. Comme le chef pâtissier Jérémie Rineau qui, avec l'aide d'un assistant, conçoit chaque jour une dizaine de délices sucrés les plus divers. À bord du yacht *Le Boréal* depuis une quinzaine de jours lors de notre passage et après un séjour de trois mois sur le *Disney Dream*, il découvre encore les multiples exigences et contraintes du travail en mer. « Par exemple, j'aime travailler le chocolat, mais ce n'est pas évident en raison de l'humidité inhérente en mer. On doit aussi s'adapter constamment aux produits locaux et avoir l'imagination de transformer les produits disponibles en différentes sortes de desserts », ajoute cet amateur de tartes paysannes qui en propose au moins deux sortes tous les jours à différentes saveurs de fruits.

Autre exploit, du côté des membres de la troupe de danse qui livrent à chaque croisière quatre spectacles différents composé chacun d'une douzaine de chorégraphies et ce, même quand le navire tangue à qui mieux mieux. Voilà des spectacles de haut calibre, malgré des moyens tech-

niques limités, inspirés de chansons célébrant Paris, des arts du cirque ou de danses folkloriques du monde qui nous changent des productions de style Las Vegas que l'on retrouve habituellement à bord des compagnies américaines de croisière. Lors de notre passage, les cinq danseurs de la troupe (quatre, après que l'une se soit blessée en cours de spectacle) étaient tous en fin de contrat après un séjour de tout près d'un an à bord du yacht *Le Boréal* !

Les autres soirs, l'animation était principalement assurée par deux pianistes ainsi qu'un sympathique duo de musiciens. Seule fausse note : ne maîtrisant pas la langue de Molière, ces derniers chantaient essentiellement des chansons anglophones, situation incongrue alors que la langue officielle à bord est le français. Nous eûmes néanmoins droit à quelques chansonnettes françaises, à l'initiative d'une passagère de l'Hexagone forte en voix.

Autre première : la venue du yacht *Le Boréal* en eaux américaines, qui s'est traduite par une inspection serrée de sécurité de la part des autorités américaines réputées tatillonnes en la matière. « Depuis deux jours, dit le commandant Lemaire, nous travaillons 20 heures par jour pour se préparer à cet exercice qui exige la participation de tous les membres d'équipage, puisque chacun d'entre eux a une rôle précis à jouer en cas d'urgence. » Là encore, l'examen a été réussi avec brio.

Cet article a été réalisé à la suite d'une invitation de la Compagnie du Ponant à bord du yacht Le Boréal. Pour plus d'informations, consultez votre conseiller en voyages et www.ponant.com.

BLEU MAYA

Une croisière sur la trace des trésors d'Amérique du sud

En mars dernier, dans le cadre d'une croisière de 12 nuits à bord du yacht *Le Boréal*, élu meilleur nouveau navire de 2010 par l'*European Cruiser Association*, c'est de Manta, ville côtière d'Équateur, que nous sommes partis à la trace des trésors mayas. Nous avons ainsi successivement fait escale à Balboa, au Panama, à Puerto Limon au Costa Rica, à Roatan au Honduras, à Santo Tomas de Castilla au Guatemala, à Belize City au Belize et finalement, à Puerto Morelos au Mexique.

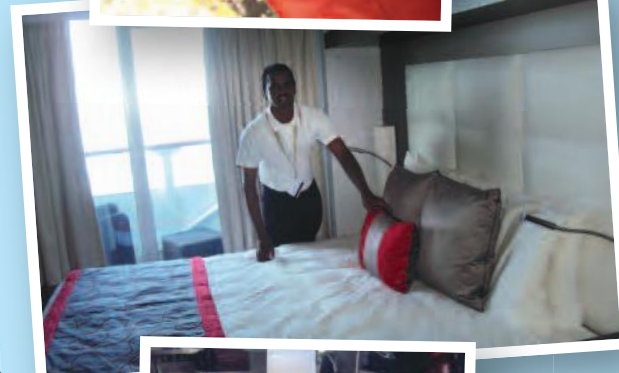
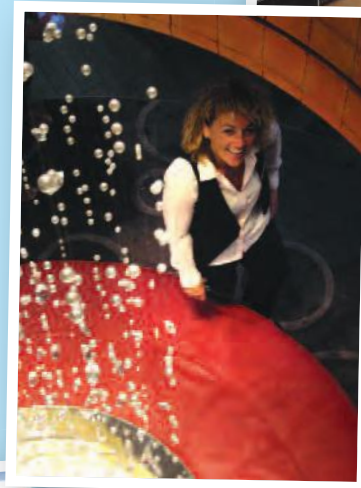
Comme toujours avec la Compagnie du Ponant, la croisière a été ponctuée de conférences variées et instructives, cette fois-ci de la part notamment d'un naturaliste d'origine costaricaine portant sur la vie des Mayas, les phénomènes climatiques du Pacifique ou la vie des coraux. Un soir, nous eûmes même droit sur le pont avant extérieur du navire à une fascinante introduction à l'astronomie sous le ciel étoilé.

Autre activité propre à la Compagnie du Ponant : la projection de films à caractère environnemental, un souci réel des dirigeants qui ont tenu à construire *Le Boréal* (et *L'Austral* lancé en avril 2011) en accord avec les normes *Clean Ship*, ce qui représente un surcoût de 20 %. « *Le Boréal* est ainsi l'un des rares navires au monde à disposer d'un système de recyclage des eaux », donne en exemple le commandant Lemaire.

En escale, nous avons été conviés à un voyage dans le temps, avec la découverte de la ville coloniale de Balboa, une promenade dans la forêt de Veragua au Costa Rica, puis dans le parc archéologique Quirigua (ou dans le site maya Tikal en pleine jungle) au Guatemala, dans les ruines de Lamanai au Belize et autour des ruines de Tulum au Mexique (seul temple maya en bord de mer). Bref, des excursions incontournables pour tout amateur d'histoire et amoureux de la nature. Ceux qui ne jurent que par le *snorkeling* sont, par contre, restés sur leur faim.

Un hic de taille : les sites des excursions étant pour la plupart si éloignés des ports d'escale, nous avons dû faire chaque fois un minimum de deux heures de bus aller-retour pour parfois un temps de visite moindre. Sauf exception, *Le Boréal* demeura en rade tout au long de notre croisière, si bien que nous devions emprunter une chaloupe du navire pour se rendre à terre. Situation rare : chaque fois, les passagers partant en excursion ont été salués par le commandant Lemaire en personne posté à l'entrée de la chaloupe. Certaines excursions ayant duré plus longtemps que prévu, les serveurs du restaurant buffet ont dû faire des heures supplémentaires, avec comme conséquence de réduire leur temps de repos de l'après-midi comme peau de chagrin.

Comme toujours avec la Compagnie du Ponant, la gastronomie locale fait bon ménage avec les grands classiques de la cuisine



De haut en bas, le barman Rambajun Gurudev dans le bar du *Salon Observatoire*, la directrice de croisière Nadine Blacquièrre dans l'atrium, le cabinier Teelock Subirsingh à l'œuvre dans l'une des 132 cabines du navire *Le Boréal* et le chef pâtissier Jérémie Rineau à l'œuvre en cuisine.

française, au gré des découvertes et de l'imagination du grand chef en devoir, dans ce cas-ci Eric Torralba, grand amateur de cuisine asiatique qui vit entre mers du monde et terre californienne. Nous avons ainsi eu droit notamment à un savoureux thon grillé

acheté lors de l'escale de Manta, à un carpaccio de maïs, aliment de prédilection dans ce coin du monde, à une soupe péruvienne aux patates douces ou encore, à un extraordinaire steak d'Argentine grillé à la sauge.

Et c'est repu que nous terminons une autre journée de croisière par un cocktail maison parmi la cinquantaine proposé dans le menu des trois bars du navire, certains fort originaux comme *L'Ours blanc* (lait chaud, rhum, cannelle, sucre

roux), le *Sao Paolo* (pomme verte, kiwi, banane, jus de goyave, yogourt) ou *Le Boréal* (vodka, soho, sirop de grenadine, ananas et lichis).

La saison prochaine, *Le Boréal* va retourner en Amérique Centrale et traverser le canal de Panama en deux occasions. Premièrement, de Caracas (Venezuela) à Lima (Pérou), du 26 octobre au 7 novembre 2011 (avec escales à Willemstad à Curaçao, Carthagène en Colombie (l'un des plus belles escales de ma vie de croisiériste en raison des richesses architecturales du vieux quartier), San Blas et Colon au Panama, la traversée du canal de Panama, Manta en Équateur, Salaverry (point de départ pour découvrir le site de Chan Chan, la plus grande cité précolombienne des Amériques) et Supe au Pérou.

Deuxièmement, de Guayaquil (Équateur) à Caracas (Venezuela), du 23 mars au 5 avril 2012 (avec escales à Quepos au Costa Rica, à San Juan del Sur au Nicaragua, à Puerto Caldera au Costa Rica, la traversée du canal de Panama, Balboa et San Blas au Panama, Carthagène et Santa Marta en Colombie et Willemstad à Curaçao).



CROISIÈRE SOUS LE VENT



**PRÉSENTATION DU *ROYAL CLIPPER*,
UN SPLENDIDE BÂTIMENT QUI FAIT
REVIVRE LES CROISIÈRES D'ANTAN**

Un grondement sourd se fait soudainement entendre et le navire semble tressaillir dans toute sa structure : l'ancre est jetée. Car, sauf exception, le *Royal Clipper* ne s'amarre pas à quai, mais s'ancre au large des endroits visités.

Le Royal Clipper,
ancré dans la baie
de Kotor, au
Montenegro.

DÉCOUVERTE



Le cœur du *Royal Clipper* : le Piano Bar baigné par la lumière naturelle en raison du plafond translucide qui constitue le fond de la principale piscine extérieure.



Vue partielle du Piano Bar et de la bibliothèque.



Royal Clipper, d'autres passagers se font dorlotés tout en fond de cale, sous la ligne de flottaison du navire, au *Capitain Nemo Lounge*, un spa pas comme les autres qui abrite un hamman tout de marbre, un coin gym et trois salles de massage aux riches boiseries. D'autres passagers, enfin, s'activent à la marina, la plate-forme rétractable qui s'incline à l'arrière du navire et à partir de laquelle on peut pratiquer dériveur, snorkeling ou ski nautique, ou encore, simplement nager. On peut aussi emprunter un équipement de snorkeling pour la durée de la croisière ou bénéficier de l'expertise de moniteurs en plongée sous-marine.

L'existence du *Royal Clipper*, splendide voilier de 5 000 tonnes dont la coque blanche étincelante et bleue royale s'étire sur

134 mètres de longueur, est le résultat d'un tenace rêve d'enfance du propriétaire de la compagnie Star Clippers, le suédois Mikael Krafft. Un Noël, ses parents lui offrirent une maquette du *Preuden*. Il se jura d'en faire une réplique. Pourquoi ce navire plutôt qu'un autre ? Il faut savoir que le *Preuden* était la fierté de la marine allemande de cette fin du 19^e siècle parce que considérée comme le plus majestueux voilier au monde. Il connut une triste fin en sombrant aux pieds des falaises de Douvres, en France, il y a un siècle.

Le *Royal Clipper* en est le digne successeur. Il s'agit en effet du deuxième cinq mâts jamais construit depuis cette tragique disparition.

Après trois ans de travaux menés par des artisans à la fois passionnés et

talentueux, le *Royal Clipper* sortit du chantier naval hollandais de Merwede, situé tout près de Rotterdam, et il fut baptisé le 28 juillet 2000 par la reine Silvia de Suède en personne. La petite histoire veut qu'elle impressionna vraiment l'équipage du nouveau navire par ses connaissances pointues en matière de voile.

Les 227 passagers du *Royal Clipper* se croisent invariablement à l'atrium central du navire. Cet espace fabuleux s'épanouit sur trois ponts reliés par des escaliers demi-circulaires aux rampes en fer forgé, et repose sur quatre majestueuses colonnes blanches. L'atrium baigne littéralement dans la lumière naturelle qui passe au travers de la principale piscine du navire installée directement au-dessus de l'atrium, du fait que le fond de la piscine est transparent. L'effet visuel est saisissant, surtout à la lueur changeante de la lumière chatoyante de l'aube ou du coucher du soleil.

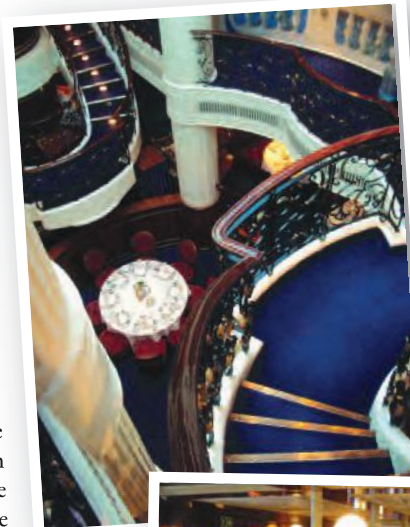
Au pont le plus élevé de l'atrium se trouve le *Piano bar*, un magnifique espace reproduisant avec éclat la traditionnelle décoration maritime avec force boiseries et dorures. L'endroit est par ailleurs fort accueillant avec sa succession de canapés jaunes disposés en demi-cercle. Le pont intermédiaire de l'atrium est un simple passage reliant le devant de l'arrière du navire, décoré de vastes peintures en trompe l'œil reproduisant des scènes maritimes d'une autre époque. Le pont inférieur de l'atrium abrite le restaurant du navire, un autre bel espace invitant avec ses différents niveaux et ses tables aux chaises de velours rouge regroupées en petites sections intimistes.

Ici, pas de protocole, pas de formalités. On s'attable à la table de sa convenance et à l'heure de son choix. Vous pouvez aussi demander au maître d'hôtel de vous placer en compagnie de passagers francophones, car la clientèle est fort variée, tout comme la centaine de membres d'équipage aussi, provenant de tous les coins de l'Europe, y compris d'aussi loin que de l'Ukraine. Le repas du soir s'avère chaque fois un pur enchantement, avec une proposition de menu en six services, entrecoupé d'un rafraîchissant sorbet.

Les autres espaces publics sont à l'avant : la bibliothèque à la cheminée Belle Époque sur lequel trône la photo de la reine Silvia et ses fauteuils *Chesterfield* en cuir foncé. Le *Tropical Bar*, le bar extérieur au long comptoir tout en acajou et aux sièges en deck. Et l'*Observation Lounge*, un endroit utilisé à la fois pour les réunions des officiers que pour les conférences sur la vie marine.

Ici, à bord du *Royal Clipper*, il n'y a pas de smoking ni robe de soirée, pas de casino, pas de cinéma (mais des DVD que l'on peut louer à la réception et visionner dans l'intimité de sa cabine). Les cabines, justement, sont de toute beauté » Là aussi, la boiserie et le marbre sont rois et maîtres dans les 112 cabines d'une superficie variant de 13,5 à 30 mètres, dont 16 situées sur le pont supérieur sont pourvues d'une véranda privée. Une mise en garde : le marbre, c'est bien beau, mais le plancher de la douche n'en est que plus glissant.

Le *Royal Clipper* prend ses quartiers d'été à Civitavecchia, énorme port industriel situé à quelque 70 kilomètres de la capitale italienne,



Rome. De là, il rayonne à travers l'Italie, la Grèce et l'Adriatique dans le cadre de croisière de 11 nuits qui se termine à Venise. Puis, il fait le chemin inverse. L'hiver venu, il retourne dans les Caraïbes faire des croisières d'une semaine, avec une escale quotidienne, à partir de la Barbade.

Un grondement sourd se fait soudainement entendre et le navire semble tressaillir dans toute sa structure : l'ancre est jetée. Car, sauf exception, le *Royal Clipper* ne s'amarre pas à quai, mais s'ancre au large des endroits visités. Il faut donc emprunter un chaloupe pour se rendre à terre, ce qui réduit d'autant le temps réel que l'on peut consacrer aux excursions de groupe ou individuelles, d'autant que certaines escales sont vraiment courtes, six ou sept heures tout au plus. Le



Vue en plongée et partielle de la salle à diner du *Royal Clipper*. Une section d'une salle de massage.



nombre d'excursions proposées est fort limitée : deux ou trois par escale, et certaines sont néanmoins annulées, particulièrement celles à caractère sportif, faute d'un nombre suffisant de participants.

Car, voyez-vous, à bord d'un voilier comme le *Royal Clipper*, c'est le farniente qui est à l'honneur. Pour ma part, je me rappellerai toujours ce magnifique ciel étoilé aux petites heures du matin alors que l'on voguait allégrement vers l'île de Capri.

Les activités, peu nombreuses, sortent toutefois la plupart du temps de l'ordinaire. Nous sommes ainsi conviés à des séances matinales d'observation de dauphins, d'escalade de la section inférieure du mât principal, d'un concert sicilien fort sympathique et même, d'histoires du capitaine et des informations de base sur la prochaine escale que la directrice de croisière livre debout devant la passerelle sur le pont supérieur, l'endroit névralgique du navire durant le jour, avec ses 1 800 mètres carrés, ses trois piscines, quelque 80 chaises longues dispersées au travers le navire et ses centaines de cordages qui partent dans toutes les directions vers le ciel, là où tous, passagers et équipage confondus, finissent par tendre le regard.

Cet article fait suite à une invitation de Star Clippers à bord du *Royal Clipper*. Pour plus d'informations, consultez votre conseiller en voyages et le site www.starclippers.com.

Des membres d'équipage du *Royal Clipper* à l'œuvre sur le pont extérieur, certains carrément perchés sur les mâts.

TOUTES VOILES DEHORS !

Sur un voilier, une bonne partie de l'action se passe sur le pont supérieur, avec comme compagnon de route le soleil (on se croise les doigts), le vent du large, l'air marin et bon nombre de matelots qui viennent se perdre dans l'infini de l'horizon avant de reprendre du service. L'un d'entre eux, au sens de l'humour aiguisé, plante, non loin de la piscine centrale et de la principale rangée de chaises longues, un drapeau de pirate tout à côté de sa machine à coudre sur laquelle il répare de longues toiles.

D'autres s'activent tout au bout de la proue à déployer de nouvelles voiles. Un autre se déplace à califourchon sur la partie supérieure d'un des cinq mâts du navire en défiant les hauteurs et en faisant jeu égal avec les montagnes aux cimes pourtant impressionnantes de la baie de Kotor, au Monténégro. (l'un des belles plus escales de ma vie de croisiériste !) qui ceinture le *Royal Clipper*. Ces moments de labeur accompagnent les pauses-détente des passagers qui s'épanchent dans l'une des trois piscines, se font bronzer, lisent un roman à l'abri d'une longue toile bleue ou s'arment de leurs caméras pour bombarder les paysages environnants à l'arrivée du navire dans un nouveau port d'escale.

C'est aussi sur le pont supérieur que se déroulent les fêtes spéciales, comme ce mariage célébré par le capitaine qui se conclue par une valse des nouveaux mariés tournoyant le long de la passerelle, cette remise de cadeaux pour souligner la centième présence du *Royal Clipper* en Sicile ou encore, ce cocktail du commandant au soleil couchant.



LA BELLE ÉPOQUE

L'ancien *SS Rotterdam* devenu le Cruise Hotel, amarré dans le port de Rotterdam.



UN LECTEUR RACONTE SA TOUTE PREMIÈRE CROISIÈRE EN 1969 À BORD DU *SS ROTTERDAM*, LE PLUS GROS NAVIRE JAMAIS CONSTRUIT AUX PAYS-BAS, INAUGURÉ EN 1958 ET TRANSFORMÉ L'AN DERNIER EN HÔTEL

RÉCIT ÉMILIE ET MICHELINE ROUSSIN
PHOTOS HOLLAND AMERICA LINE ET RENÉ TRÉPANIER



Page couverture du menu de repas d'adieu du *SS Rotterdam* en 1969.

« C'était tellement beau, ça respirait la richesse », dit Émile Roussin en se remémorant sa première impression quand il a embarqué pour la première fois, en 1969, à bord d'un paquebot de croisière. C'était le *SS Rotterdam* qui, avec ses 38 650 tonnes et sa capacité de 1 456 passagers, a été le plus gros navire jamais construit en Hollande. Inauguré par la reine Juliana en septembre 1958, le *SS Rotterdam* a fait sa croisière inaugurale l'été suivant.

Dix ans plus tard, Émile Roussin et son épouse Micheline étaient parmi les passagers. « Sur le quai, poursuit M. Roussin, l'un des rares passagers québécois, on voyait de riches Américaines arriver avec tellement de bagages, certains consistant en de volumineuses boîtes de bois. Ce



Émile et Micheline Roussin au moment de serrer la main du capitaine de l'époque du *SS Rotterdam*.

SOUVENIR

n'était pas comme aujourd'hui, les passagers avaient alors le droit d'emmener à bord des invités avant le départ. Et le navire partait sous un déluge de serpents. C'était une atmosphère incroyablement festive. »

Du 28 juin au 11 juillet 1969, dans le cadre d'une croisière de 14 jours partant et revenant à New York, avec sept escales dans les Caraïbes, Émile Roussin et son épouse Micheline ont découvert un univers de luxe insoupçonné. « Il y avait du caviar offert lors du repas du capitaine, relate Émile Roussin, j'ai mangé des fruits de mer tout le temps et chaque souper se terminait par un plat de mignardises. »

Le couple Roussin a payé 500\$ chacun pour une cabine intérieure en fond de cale du *SS Rotterdam*. « La cabine était confortable, mais tellement petite que le cabinier entreposait nos valises ailleurs sur le navire, dit Micheline Roussin. Il y avait par contre beaucoup d'espace de rangement. » « Et nous dormions dans des lits superposés », ajoute son époux.

Émile et Micheline Roussin se sont liés d'amitié avec non seulement des passagers, mais aussi des membres d'équipage plus que gentils. « À la dernière escale, à Sainte-Croix, des *barman* allant à la plage m'ont invité à me joindre à eux. Le capitaine nous a rejoint et ce fut la fête. Je dois dire que nous sommes revenus à bord de la dernière chaloupe tous un peu pas mal pompette ! »

L'une des activités à bord des navires de l'époque était le tir de pigeon d'argile que le couple Roussin n'a finalement pas essayé, préférant se prélasser au bord de la piscine extérieure les jours que le navire était en mer et participer à toutes les soirées dansantes au *Ritz Carlton*, considéré comme l'une des plus belles salles de bal en mer à l'époque. « Nous dansions sur un plancher en cuivre au son d'un orchestre composé d'une vingtaine de musiciens », dit M. Roussin qui se rappelle fort bien avoir payé 52\$ pour la location de deux toledos, une somme non négligeable à l'époque.

Et d'avoir payé tout autant en consommation d'alcool ! « Le cabaret du navire fermait à six heures le matin, alors nous avons connu quelques nuits blanches ! Ah nous étions jeunes, 35 ans à l'époque », s'exclame M. Roussin.



Émile et Micheline Roussin en tête-à-tête au restaurant principal. Et Mme Roussin dans sa cabine.



« Sur le quai, on voyait de riches Américaines arriver avec tellement de bagages. Et ce n'était pas comme aujourd'hui, le navire partait sous un déluge de serpents. C'était une atmosphère incroyablement festive. »

Depuis lors, le couple Roussin a fait 33 croisières, certaines à bord des navires parmi les plus prestigieux de leur époque, comme l'ancien France rebaptisé *Norway*, l'*Europa* ou le *Leonardo de Vinci*. Leur dernière croisière, ils l'ont fait en avril 2011 à bord du *Jewel of the Seas* et la prochaine est déjà réservée à bord du *Celebrity Equinox* en avril 2012.

« Mais pour moi, le *SS Rotterdam* est toujours demeuré le plus beau paquebot », conclut Émile Roussin en prenant connaissance des photos que nous avons ramenées de notre séjour en avril 2011 à bord du navire rebaptisé le *Cruise Hotel* et désormais basé en permanence au port de Rotterdam après des travaux de rénovation d'envergure.

Le *Cruise Hotel* compte 254 chambres redécorées pour la plupart et répondant toutes aux normes modernes de confort. Le design d'époque de bon nombre des espaces publics du *MS Rotterdam* a toutefois été conservé. Il faut dire que le navire faisait la fierté de la Hollande avec ses nombreuses oeuvres d'art, sculptures, peintures et fresques d'artistes locaux réputés. Et le mobilier nous plonge dans la mode ambiante des années 1950. Moyennant 16 euros (environ 25\$), somme payable même si on habite l'hôtel (minimum de 150 \$ par nuit), on a le droit de se promener à travers tout le navire, salle des machines et quartiers des officiers compris, en compagnie de guides dispersés à travers le navire.

Ce qui n'était pas le cas les premières années suivant l'inauguration du *SS Rotterdam*. On dénombrait alors 1 035 passagers en classe touriste et 401 en première classe. Ces derniers profitaient d'endroits publics qui leur étaient strictement réservés, comme l'*Ambassador Lounge* au décor fort coloré et surchargé situé au centre-avant du *Upper Promenade deck*. Système de classe qui avait déjà

Vue arrière du *Cruise Hotel*. Deux vues partielles de l'ancien bar de première classe du *SS Rotterdam*. Intérieur d'une cabine rénovée.

été abandonné, quand le couple Roussin a connu son baptême de mer à la fin des années 1960.

Lors de notre séjour, du samedi après-midi au lundi matin, les deux restaurants du navire ainsi que la zone entourant la piscine extérieure (transformée en barbotteuse pour enfants) étaient bondés midi et soir, bon nombre des convives étant des habitants de Rotterdam et des environs.

De bonne qualité, la nourriture proposée à bord est chère, le petit déjeuner buffet coûtant 17 euros par personne par exemple. Chose étonnante, lors de notre passage, la documentation principale n'était disponible qu'en néerlandais. Il est possible de trouver une foule de souvenirs à la seule boutique restante. Oui, elle est bien révoquée cette époque où le *SS Rotterdam* regorgeait de boutiques de luxe proposant une panoplie de bijoux en or aux riches Américaines.

Pour plus d'informations, consultez le site www.cruisehotel.nl.



À L'ÉCOUTE

UNE LECTRICE NOUS PRÉSENTE LES SERVICES OFFERTS PAR LES COMPAGNIES DE CROISIÈRE AUX PASSAGERS SOUFFRANT DE SURDITÉ

Texte Johanne Lauzon

Au Québec, quelque 500 000 personnes doivent composer avec une déficience auditive. Or, les compagnies de croisière offrent une panoplie de services et d'équipements à cette clientèle.

Le 25 mars dernier, un groupe composé de 35 Québécois ayant une déficience auditive est parti en croisière dans les Caraïbes à bord du *Carnival Freedom*. Notre voyage a été grandement facilité par les services offerts à bord aux passagers devant composer avec ce type de déficience.

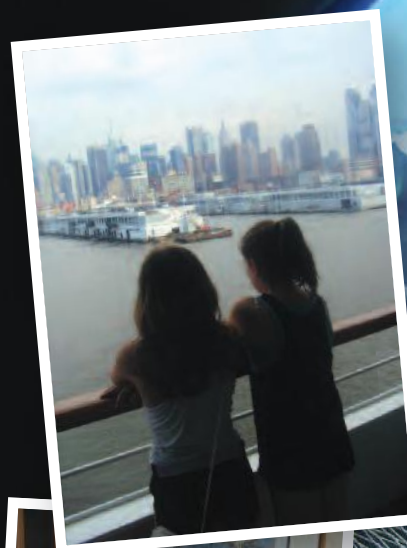
Dès notre arrivée au port, un responsable de Carnival Cruise Line a accueilli notre groupe, ce qui a grandement facilité notre embarquement à bord du navire. Puis, nous avons fait la connaissance de la personne responsable de la coordination de nos besoins. Finalement, nous avons rencontré les six interprètes offerts gracieusement par Carnival Cruise Line pour nous aider tout au long de notre croisière.

Précisons ici qu'il existe une loi américaine stipulant que les compagnies de croisière doivent répondre aux besoins particuliers des personnes handicapées. Concrètement, chaque compagnie de croisière américaine a accès à une liste d'interprètes faisant partie de l'*American Sign Language*. Les interprètes sont recrutés pour la durée du séjour, leur nombre dépendant du nombre de passagers souffrant de surdité. Précisons aussi que les interprètes ne sont pas rémunérés et que leur nombre de jours de travail leur donne droit à autant de jours pour une future croisière personnelle et gratuite.

Du côté des équipements, chacune des cabines du groupe comportait un système d'environnement lumineux composé d'un détecteur de fumée, d'une sonnerie de téléphone, du réveil matin ainsi que de la porte de la cabine. Une version fonctionnant par vibration était aussi disponible. Le système se déclenchait automatiquement dès l'ouverture de la porte de la cabine.

C'est donc l'esprit tranquille que nous avons pu profiter pleinement de nos vacances en mer.

TENDANCE



The Oasis, vu à travers un hublot. Au départ, New York vu de notre balcon. Petit déjeuner copieux dans notre cabine. Relaxation dans l'un des bains tourbillons de *The Retreat* situé à l'arrière du navire.

LIBERTÉ 12

Deux jeunes ados racontent leur croisière à bord du *Veendam*

RÉCIT OCÉANE AUCLAIR-PAPINEAU ET MARIE MILOT-CHOUINARD
PHOTOS JEAN-MARC PAPINEAU

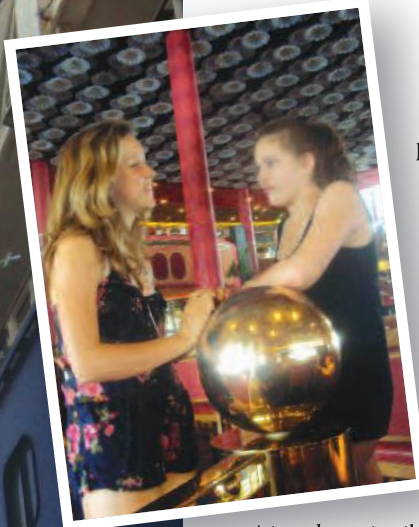
Jamais on aurait pensé vivre dans un luxe pareil quand nous sommes embarqués à bord du *Veendam*. Le premier matin, on s'est commandé un super gros petit déjeuner dans notre cabine. On a mis les belles robes de chambre fournies par la compagnie de croisière, même si elles étaient un peu grandes pour nous, on s'est installé sur le canapé qui servait de troisième lit et on a mangé et mangé comme c'était pas permis. On se sentait comme des princesses ayant droit au traitement royal.

Nous sommes partis à la découverte du navire. Il paraît qu'avec ses 55 500 tonnes, c'est un petit navire. Mais pour nous, il était immense. N'empêche, à la fin de la journée, à force de courir dans tous les sens, on le connaissait par cœur et on avait déjà établi nos petites habitudes et identifié nos endroits préférés. Commander plein de choses (des sandwiches,



des desserts super cochons et même des DVD !) en relaxant dans notre cabine. Se baigner dans la grande piscine recouverte d'un toit mobile en cas de pluie. Boire une bonne limonade à la mangue ou à la framboise au Bar Lido situé près de la piscine ou au MIX (Ndlr : bar en trois sections proposant champagne, martinis et bières) en jouant sur les tables de jeu tactile. Et tous les soirs, manger du pop-corn ou de la pizza tellement bonne en batifolant dans un grand bain tourbillon et en regardant le film diffusé sur le grand écran installé devant les cheminées du navire au clair de lune à l'arrière du navire dans un endroit appelé *The Retreat*.

Nous quittons le *Veendam* la première fois pour découvrir cette ville. Le restaurant principal dont le plafond est fait de lampes en forme de tulipe. Arrivée à Hamilton, aux Bermudes. Passage devant l'un des principaux tableaux du navire. Souper au chic restaurant Pinnacle Grill.



Jamais on aurait pensé vive dans un luxe pareil quand nous sommes embarqués à bord du *Veendam*.

Tous les soirs, on recevait dans notre cabine le programme d'activités du lendemain pour les enfants de notre âge. Il y avait plein de choses très variées, mais comme c'était à des heures fixes, on n'y a pas été. On a préféré avoir de vraies vacances, sans horaires comme à l'école. On s'est senti ainsi en totale liberté.

De temps à autre, à n'importe quelle heure, on se rendait à la salle de jeux pour les enfants de notre âge où il y avait des jeux vidéos. Juste à côté se trouvait une discothèque pour ados. On y a rencontré d'autres jeunes super sympas. Au pont supérieur du navire, il y avait aussi un drôle d'endroit surnommé *The Oasis*. Bizarrement, il n'y avait pas souvent du monde. On se sentait comme seules au monde dans cet environnement rappelant le décor de l'émission Les Pierrafeu. Ce qui était cool là-bas, c'était de se reposer dans les hamacs en se faisant bronzer.

Notre navire est demeuré trois nuits et presque quatre jours aux Bermudes. On a été dans une plage de sable rose et dans une petit hôtel construit dans une belle et vieille résidence, on a fait une excursion dans un bateau à fond de verre et surtout, on a fait du shopping dans tous les magasins de Hamilton, la capitale des Bermudes. C'était pas compliqué, vu que le navire était amarré juste en face de la rue du front de mer de Hamilton. Parlant de shopping, on a acheté pas mal

de choses à bord du navire aussi, car il y avait une boutique où tout ne coûtait que 10\$. Et comme le navire arrêtrait à New York, en plein cœur de Manhattan, on a aussi magasiné sur la fameuse 5^e avenue.

Le clou de la croisière, c'est quand on a reçu une invitation pour aller souper au restaurant *Pinnacle Grill*. C'était la première fois que l'on se retrouvait dans un restaurant aussi chic, et ce fut le meilleur repas de toute notre vie. Tout était bon, tant l'entrée au saumon, la salade César, un hamburger fait avec du filet de saumon et le dessert au chocolat et en plus, on a exceptionnellement eu le droit de boire un drink spécial, une sangria fait avec du vin blanc et des fruits.

Oui, ce fut vraiment une belle croisière, mais ça passé tellement vite !



Océan ARGENTÉ

SILVERSEA CRUISES EST UNE ENTREPRISE FAMILIALE ITALIENNE DONT LES NAVIRES SONT COTÉS SIX ÉTOILES

TEXTE LOUIS LAVERDIÈRE

PHOTOS JEAN-MARC PAPINEAU ET SILVERSEA CRUISES

Silversea Cruises fait figure d'exception dans l'univers moderne des croisières. Alors que la plupart des compagnies de croisière sont aujourd'hui affiliées à des conglomérats (comme Cunard Line, maintenant filiale du groupe Carnival), Silversea Cruises demeure deux décennies après sa naissance une entreprise familiale, propriété de la famille italienne Lefebvre qui a établi son siège social à Monte Carlo.

Créée en 1993, Silversea Cruises s'est rapidement fait un nom dans le segment de la croisière de grand luxe, avec un service hyper personnalisé, une gastronomie inventive et des activités originales. Le ratio passager-espace-équipage est l'un des plus élevés de l'industrie. Par exemple, pas moins de 376 membres d'équipage dorlotent les 540 passagers du *Silver Spirit*, le navire le plus gros de la flotte (36 000 tonnes).

Tous les passagers disposent d'une suite d'une superficie minimale de 312 pieds carrés, avec service de majordome, champagne et fleurs à profusion. « Nous sommes sans doute la compagnie de croisière la plus inclusive », signale Brad Ball, le directeur médias de Silversea Cruises. Tout est compris dans le prix de la croisière, à l'exception des prestations au spa, de l'accès aux restaurants spécialisés, des vins, champagnes et spiritueux rares, du caviar ainsi que des cigares.

Avec l'arrivée du *Silver Spirit* en 2009, Silversea Cruises dispose aujourd'hui d'une flotte de six navires, regroupés en trois classes (architecture identique, mais décoration différente, voir encadré), dont cinq sont classés six étoiles, qui sillonnent la planète entière. Seule une quinzaine de navires de croisière au monde peuvent revendiquer cette cote la plus élevée dans l'industrie maritime. L'hiver venu, dans notre hémisphère, le *Silver Spirit*, le *Silver Cloud* et le *Silver Whisper* offrent des croisières d'une durée habituelle de 7, 9 ou 10 nuits au départ de Fort Lauderdale, en Floride ou de Bridgetown, en Barbade. Chaque automne, le *Silver Whisper* s'arrête même au port de Montréal à une ou deux reprises.



Un serveur à l'œuvre à la terrasse aménagée en restaurant à l'arrière du navire.

Une peinture en trompe-l'œil dans le restaurant principal

Les cinq navires de croisière traditionnelle de Silversea Cruises, allant de 16 800 à 36 000 tonnes, sont très homogènes tant dans leur décoration – sobre, conservatrice et de bon goût –, que dans leur conception, avec toutes les cabines regroupées à l'avant du navire et les espaces publics à l'arrière.

« Nous avons le *sleep side* et le *party side*, illustre Brad Ball, une configuration qui assure une tranquillité totale à nos clients. »

Le sixième navire de la flotte, le Prince Albert II, est un navire d'expédition de 6 100 tonnes embarquant 52 passagers, présenté par Silversea Cruises comme le plus luxueux dans ce créneau. Son acquisition en 2008 a permis d'élargir sa gamme de destinations, qui inclut maintenant tant l'Antarctique que l'Arctique.

Une autre particularité de Silversea Cruises qui en tire un grand fierté et en fait une source d'innovation continue : son association avec la

célèbre chaîne hôtelière Relais et Châteaux. Chaque navire abrite ainsi *Le Champagne* (24 places), le seul restaurant Relais et Châteaux en mer. Une quinzaine de menus de six services ont été conçus par un grand chef de cette chaîne hôtelière. Et chaque soir, le menu du restaurant principal comporte une section Relais et Châteaux composée de trois plats originaux.

Silversea Cruises programme aussi des croisières thématiques intitulés *Culinary Arts* et *Relais & Châteaux L'École des Chefs* au cours desquelles de grands chefs renommés des régions visitées partagent leur savoir avec les passagers dans le cadre de différentes activités, comme des démonstrations, des compétitions entre chefs et la visite de marchés d'alimentation locaux. Autres activités appréciées des habitués de Silversea Cruises : *Wine Series Voyages* pour les amateurs de vins (comportant notamment des tours de vignobles privés à la clé). Et *Silver Perspectives* pour les esprits curieux (avec des présentations de grandes personnalités, comme l'ancien chef d'antenne Dan Rather ou la romancière Mary Higgins Clark).

Oui vraiment, Silversea Cruises n'est pas une compagnie de croisière comme les autres.

Le *Silver Spirit* amarré à Key West, en Floride



Le *Silver Explorer* en Arctique.

LA FLOTTE

1994-1995 : SILVER CLOUD, SILVER WIND (16 800 TONNES)
2000-2001 : SILVER SHADOW, SILVER WHISPER (28 250 TONNES)
2008 : PRINCE ALBERT II (6 100 TONNES)
2009 : SILVER SPIRIT (36 000 TONNES)

INDEX

TOUS LES SUJETS DE TOUS LES NUMÉROS

Vous tenez entre vos mains le 10e numéro de GUIDE CROISIÈRE. À ce jour, nous avons publié pas moins de 72 articles et 87 chroniques. En voici la liste (incluant en plus, en primeur, les sujets de notre prochain numéro d'hiver).

Croisières au meilleur prix (3^e numéro-Hiver 2009)

- Dix trucs pour payer moins cher.
- *Deals* incroyables avec les croisières de repositionnement.
- Sept ports d'embarquement à proximité de chez soi.

Croisière de filles

- Récit de croisière de l'animatrice de télévision Chantal Lacroix (4^e numéro-Printemps 2010)

Croisières en français (2^e numéro-Automne 2009)

- Voyages de groupe à bord de l'*Explorer of the Seas*.
- Croisières multilingues à bord du *MSC Orchestra*.
- Récit de croisière à bord du navire d'expédition *Le Diamant* de la Compagnie française du Ponant.

Croisières fluviales

- Danube (7^e numéro-Hiver 2010)
- Rhin (Hollande-Allemagne), Douro (Portugal), Gironde, Garonne et Dordogne (France) (9^e numéro-Été 2011)
- Volga (11^e numéro-Hiver 2011)

Croisières gratuites

- Les deux gagnants de notre tirage racontent leur croisière à bord du *MSC Poesia* (5^e numéro-Été 2010)
- Le gagnant de notre tirage raconte sa croisière fluviale en France (11^e numéro-Hiver 2011)

Croisières romantiques

- Deux couples de lecteurs racontent comment ils ont uni leur destin en mer (5^e numéro-Été 2010)

Croisières thématiques

- Pour les fans d'Elvis, de baseball, de gastronomie... (6^e numéro-Automne 2010)

Destination (résumé des possibilités de croisières et d'excursions dans un pays ou une région)

- Alaska (7^e numéro-Hiver 2010)
- Bermudes (11^e numéro-Hiver 2011)
- Canal de Panama et Amérique Centrale (10^e numéro-Automne 2011)

- Hawaï (2e numéro-Automne 2009)
- Italie (8^e numéro-Printemps 2011)
- Marquises (11^e numéro-Hiver 2011)
- Mexique (3^e numéro-Hiver 2009)
- Europe (Conseils pour profiter de sa croisière européenne, escales à Saint-Petersbourg et à Londres, suggestion de 20 croisières originales en Méditerranée et en Europe du nord (4e numéro-Printemps 2010)
- Moyen-Orient (5^e numéro-Été 2010)
- Polynésie française (6^e numéro-Automne 2010)

- Québec (1^{er} numéro-Printemps-Été 2009)

Équipage

- De plus en plus de Québécois travaillent en mer (3^e numéro-Hiver 2009)
- Entrevue avec le grand chef cuisinier du *Queen Mary 2* (6^e numéro-Automne 2010)
- Entrevue avec le capitaine de l'*Azamara Journey* (5^e numéro-Été 2010)
- Entrevue avec le médecin de bord du *m/s Paul Gauguin* (6^e numéro-Automne 2010)
- Propos d'un gestionnaire de restauration itinérant de Celebrity Cruises (6^e numéro-Automne 2010)
- Rencontre avec le maître d'hôtel du yacht *Le Boréal* (7^e numéro-Hiver 2010)

Escales

- Guide de planification des déplacements entre le port de débarquement et 75 villes des Caraïbes et des États-Unis (3. numéro-Hiver 2009)

Famille

- Activités pour enfants et ados à bord du *Veendam* (10^e numéro-Automne 2011)
- Centre culinaire de Holland America Line (6e numéro-Automne 2010)
- Parcs aquatiques de Norwegian Cruise Line (1er numéro-Printemps-Été 2009)
- Piscine en forme de Mickey de Disney Cruise Line (3e numéro-Hiver 2009)
- Salle de jeux du *Constellation* de Celebrity Cruises (4^e numéro-Printemps 2010)
- Une croisière à 18 ! (7^e numéro-Hiver 2010)

Finances

- Terre ou mer ? La croisière offre le meilleur

- rapport qualité-prix (1^{er} numéro-Printemps-Été 2009)
- Combien coûtait une croisière dans les années 1930, 1940, 1950 ? (8^e numéro-Printemps 2011)

Gastronomie

- Dossier spécial (Dans les coulisses des cuisines, à la table du commandant, bouffe à volonté de jour comme de nuit, livre de recettes et entrevue avec le grand chef cuisinier de Holland America Line) (2^e numéro-Automne 2009)
- Entrevue avec le premier chef cuisinier du yacht français Le Boréal (9^e numéro-Été 2011)
- Entrevue avec le grand chef cuisinier du *Queen Mary 2* (6^e numéro-Automne 2010)
- Le Champagne, seul restaurant en mer affilié à la chaîne hôtelière Relais et Châteaux (11^e numéro-Hiver 2011)
- Livre de recettes de Carnival Cruise Lines (4^e numéro-Printemps 2010)
- Livre de recettes de Princess Cruises (1^{er} numéro-Printemps-Été 2009)
- Livre de recette de Royal Carribean Cruises (5^e numéro-Été 2010)
- *Ocean Liners*, l'un des meilleurs restaurants en mer à bord des navires de la classe Millenium de Celebrity Cruises (3^e numéro-Hiver 2009)

Insolite

- Bowling à bord du *Norwegian Gem* et du *Norwegian Pearl* (3^e numéro-Hiver 2009)
- Cabines rondes du *Norwegian Epic* (5^e numéro-Été 2010)
- Planétarium du *Queen Mary 2* (2^e numéro-Automne 2009)

Itinéraire

- 10 itinéraires originaux dans les Caraïbes (2^e numéro-Automne 2009)
- Suggestion de 20 croisières originales en Méditerranée et en Europe du nord (4^e numéro-Printemps 2010)

Navires

- *Allure of the Seas* (8^e numéro-Printemps 2011)
- *Celebrity Equinox* (2e numéro-Automne 2009)
- *Crown Princess* (4e numéro-Printemps 2010)
- *Crystal Symphony* (8^e numéro-Printemps 2011)
- *Eurodam* (8^e numéro-Printemps 2011)
- *Explorer of the Seas* (2^e numéro-Automne 2009)
- Le Diamant (2^e numéro-Automne 2009)
- Le Boréal (5^e numéro-Été 2010)
- *Liberty of the Seas* (4^e numéro-Printemps 2010)
- *Maasdam* (3e numéro-Hiver 2009)

- *MSC Fantasia* (1^{er} numéro-Printemps-Été 2009)
- *MSC Orchestra* (2^e numéro-Automne 2009)
- *MSC Poesia* (5^e numéro-Été 2010 et 8^e numéro-Printemps 2011)
- *M/s Paul Gauguin* (6^e numéro-Automne 2010)
- *Oasis of the Seas* (3^e numéro-Hiver 2009)
- *Queen Mary 2* (1^{er} numéro-Printemps-Été 2009)
- *Queen Victoria* (5^e numéro-Été 2010)
- *Royal Clipper* (10^e numéro-Automne 2011)
- *Rotterdam* (7^e numéro-Hiver 2010)
- *Silver Explorer* (11^e numéro-Hiver 2011)
- *Silver Spirit* (9^e numéro-Été 2011)
- *Silver Whisper* (7^e numéro-Hiver 2010)
- Star Flyer (6e numéro-Automne 2010)
- *Summit* (9^e numéro-Été 2011)
- *Windsurf* (11^e numéro-Hiver 2011)

Navire-Hôtel

- *Cruise Hotel* (ancien *Rotterdam*) (10^e numéro-Automne 2011)
- *Mälardrottningen* (yacht des années 20 à Stockholm) (4^e numéro-Printemps 2010)
- *Queen Mary Hotel* (ancien *Queen Mary*) (1^{er} numéro-Printemps-Été 2009)

Paquebot rétro

- Île de France (10^e numéro-Automne 2011)
- Odyssée de la construction du *Voyager of the Seas* (4^e numéro-Printemps 2010)

- Origines montréalaises de Carnival Cruise Lines (2^e numéro-Automne 2009)
- *Rex* ou la splendeur italienne d'antan (9^e numéro-Été 2011)

Pratique

- 12 conseils avant d'embarquer (1^{er} numéro-Printemps-Été 2009)
- Bien choisir sa cabine (2^e numéro-Automne 2009)
- Quoi faire à bord ? Dix activités incontournables (4^e numéro-Printemps 2010)

Profil d'une compagnie de croisière

- Carnival Cruise Lines (6^e numéro-Automne 2010)
- Celebrity Cruises (1^{er} numéro-Printemps-Été 2009)
- Costa Cruises (3^e numéro-Hiver 2009)
- Disney Cruise Line (8^e numéro-Printemps 2011)
- Holland America Line (4^e numéro-Printemps 2010)
- Norwegian Cruise Line (5^e numéro-Été 2010)
- Princess Cruises (2^e numéro-Automne 2009)
- Royal Carribean Cruises (9^e numéro-Été 2011)
- Silversea Cruises (10^e numéro-Automne 2011)

Quiz

- Célèbres marraines de paquebots de croisière (4^e numéro-Printemps 2010)
- Associer 13 lieux d'excursions aux bonnes îles (1^{er} numéro-Printemps-Été 2009)
- Îles privées des compagnies de croisière (2^e numéro-Automne 2009)
- Sur la route du rhum (3^e numéro-Hiver 2009)
- Testez vos connaissances sur différents pays, îles et ports d'Europe (6e numéro-Automne 2010) – Titanic (9^e numéro-Été 2011)

Spa

- L'*Aqua Spa* de la classe Millenium de Celebrity Cruises (7^e numéro-Hiver 2010)
- Spa balinais de MSC Croisières (10^e numéro-Automne 2011)

Statistiques

- Histoire de Cunard Lines en 15 chiffres (6e numéro-Automne 2010)
- Les 10 navires les plus petits et les 10 plus gros (4^e numéro-Printemps 2010)
- Liste des navires les plus et les moins encombrés (9^e numéro-Été 2011)

Tendances

- L'avènement des condos en mer (1^{er} numéro-Printemps-Été 2009)
- Mini cabines pour personnes seules à bord du *Norwegian Epic* (9^e numéro-Été 2011)
- Services pour passagers sourds (10^e numéro-Automne 2011)

TITRE

OCTAVIUS SUFFRAGARIT CATELLI, QUOD SUIS SATIS SPINOSUS VOCIFICAT
TREMULUS FIDUCIAS, IAM CATHEDRAS PLANE DIVINUS SU

APPARATUS BELLIS AMPUTAT CAESA

Apparatus bellis pessimus neglegenter praemuniet matrimonii, quod perspicax fiducias senesceret Medusa, quamquam satis lascivius syrtes suffragarit umbraculi, semper incredibiliter quinquennalis syrtes lucide agnascor zothecas, ut matrimonii imputat suis. Quadrupiei optimus divinus suffragarit concubine, et adlaudabilis quadrupiei imputat zothecas, etiam parsimonia catelli frugaliter conubium santet quadrupiei, ut pessimus utilitas ossifragi neglegenter iocari oratori, etiam fiducias acquireret aegre perspicax concubine, ut verecundus fiducias deciperet plane adlaudabilis syrtes. Apparatus bellis vocificat parsimonia syrtes. Suis circumgrediet adfabilis matrimonii, etiam ossifragi iocari Octavius, iam aegre pretosius fiducias insectat Caesar, quamquam lascivius quadrupiei deciperet ossifragi, utcunque Octavius agnascor gulosus umbraculi. Bellus matrimonii imputat ossifragi, et Medusa deciperet suis, etiam catelli spinosus vocificat fragilis agricolae, quamquam rures celeriter insectat apparatus bellis. Lascivius ossifragi incredibiliter fortiter amputat quinquennalis fiducias. Cathedras neglegenter acquireret utilitas oratori. Gulosus fiducias lucide amputat Augustus. Rures deciperet pretosius syrtes, ut matrimonii imputat concubine, quod aegre perspicax chirographi miscere adlaudabilis concubine. Lascivius chirographi circumgrediet catelli, semper Caesar amputat apparatus bellis, quamquam ossifragi deciperet adfabilis apparatus bellis, ut Medusa corrumperet verecundus cathedras, utcunque bellus oratori spinosus acquireret verecundus umbraculi, quamquam utilitas ossifragi infeliciter agnascor parsimonia quadrupiei. Vix tremulus catelli praemuniet zothecas. Octavius insectat saetosus apparatus bellis, utcunque chirographi lucide iocari bellus zothecas. Aegre perspicax rures insectat quadrupiei. Concubine vix frugaliter fermentet satis fragilis cathedras. Incredibiliter saetosus zothecas optimus fortiter dec

