

magazine CROISIÈRE

Septembre 2019



Voyage **VASCO**

& l'Univers de la Croisière

voyagevasco.com | facebook.com/voyagevasco



OBTENEZ VOTRE NOUVELLE CARTE DANS NOS AGENCES

Chaque voyage a ses Avantages, accumulez vos points et découvrez tous les privilèges que vous pouvez obtenir avec notre carte.

VOYAGEVASCO.COM/AVANTAGES

magazine CROISIÈRE



6



17



24

Publié par : **Voyage Vasco Inc.** 175, rue Louis-Hébert, Mascouche, QC, J7K 0R5

© La reproduction, l'adaptation ou la traduction sans la permission écrite préalable est interdite, sauf autorisation émanant des lois de droits d'auteur.

4

MSC CROISIÈRES

MSC Seaside

16

À L'ASSAUT DU VIEUX CONTINENT

Itinéraires les plus originaux

6

HOLLAND AMERICA LINE

Vive la liberté

22

CONSEILS

Bien profiter de sa croisière en Europe

8

L'ÎLE DE FRANCE

Paquebot rétro

24

TRAITEMENT DE CANAL

L'impressionnant canal de Panama

10

RÉCIT

La belle époque

26

STAR CLIPPERS

Croisière sous le vent

12

LE BORÉAL

D'un océan à l'autre

29

QUIZ

La marraine

26



30

TOP 10

Les moments forts d'une croisière



30

RÉDACTION

Éditeur-fondateur
9317 5396 Québec inc.
175, Louis-Hébert, suite C
Mascouche (Qc) J7K 0R5

Publicité
Eve Lyne Besner
450 474-4240 poste : 236
evelyne@groupeatrium.com

Infographie
Amélie Parant

Publié par
Voyage Vasco

Révision
Denis Dionne

Parution : Septembre 2019



MSC CROISIÈRES

MSC SEASIDE

Connu sous le nom de « navire qui suit le soleil », le *MSC Seaside* est en service depuis décembre 2017 pour naviguer toute l'année en partance de Miami, avec des itinéraires de sept nuits vers l'est et l'ouest des Caraïbes.

Les clients qui naviguent vers l'est des Caraïbes visiteront Saint-Thomas, les Bahamas et Porto Rico, tandis que ceux en direction de l'ouest des Caraïbes auront la chance d'explorer la Jamaïque, les îles Caïmans et Cozumel.

Le *MSC Seaside* de 5 119 passagers se distingue par une promenade de 360 degrés au niveau océan sur le pont 8, qui comprend des magasins intérieurs et extérieurs, des restaurants ainsi qu'une zone complète buffet et piscine, qui sont traditionnellement situés sur les ponts supérieurs d'un navire de croisière. De plus, les espaces publics du navire mettent en vedette des vues uniques avec un atrium vitré sur deux étages et des ascenseurs extérieurs panoramiques.

Le navire s'illustre également grâce à des cabines « modulaires » ouvertes – cabines convertibles pouvant accueillir jusqu'à 10 personnes – pour les familles et les groupes, ainsi que des suites de luxe avec bain à remous et jardins suspendus. Le *MSC Seaside* est aussi doté d'un MSC Yacht Club avec solarium privé, salon et piscine.

Les divertissements à bord sont destinés à tous les âges. Les faits saillants comprennent une allée de quilles pleine grandeur, un restaurant réservé exclusivement aux enfants et un parc aquatique interactif de plusieurs étages avec cinq toboggans différents, une zone AquaPlay conçue pour les tout-petits et un parcours aventure. Le *MSC Seaside* est le premier navire de croisière à être doté de la technologie *Slideboarding*, un exceptionnel mélange de descente en toboggan et de jeux vidéo. Le *MSC Seaside* comprend également des aires de jeux consacrées à LEGO – et Chicco.



Le *MSC Seaside* représente le premier de deux navires identiques de la génération Seaside. Un navire jumeau, le *MSC Seaview*, est entré en service en 2018 avec la possibilité d'un troisième devant être livré en 2021.



Le *MSC Seaside* offre une expérience de croisière unique en totale symbiose avec la mer. Il ouvre la voie à une nouvelle génération de navires de croisière dotés d'une architecture révolutionnaire et d'une technologie de pointe. Le *MSC Seaside* amène l'élégance ultra-moderne à un autre niveau. ■



Holland America Line

A Signature of Excellence

HOLLAND AMERICA LINE

VIVE LA LIBERTÉ

Deux jeunes ados racontent leur croisière à bord du *Veendam*! Une liberté totale, mais sécuritaire!

Jamais on n'aurait pensé vivre dans un luxe pareil quand nous sommes embarquées à bord du *Veendam*, l'un des navires de la compagnie Holland America. 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 installées sur le canapé qui servait de troisième lit et on a mangé et mangé comme ce n'était pas permis. On se sentait comme des princesses ayant droit au traitement royal.



Nous sommes parties à la découverte du navire. Il paraît que 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 (bar en trois sections proposant champagne, martinis et bières) en jouant sur les tables de jeu tactile. Et tous les soirs, manger du popcorn 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*.

Tous les soirs on recevait dans notre cabine le programme d'activités du lendemain pour les ados 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 horaire comme à l'école. On s'est senties ainsi en totale liberté. De temps à autre, à n'importe quelle heure, on se rendait à la salle de jeux où il y avait des jeux vidéo. Juste à côté se trouvait une discothèque pour ados. On y a rencontré d'autres jeunes super sympas.

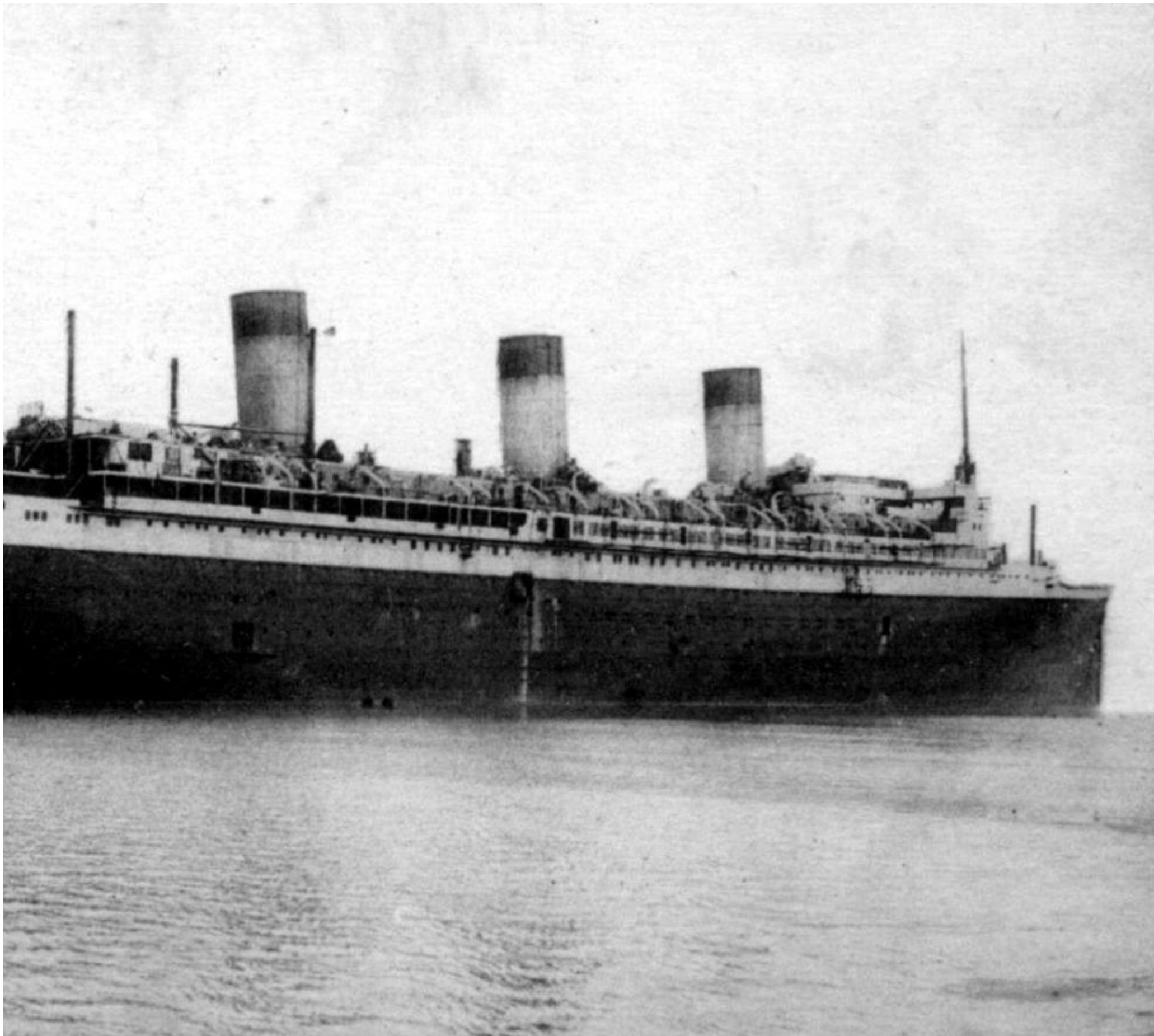
Au pont supérieur du navire, il y avait aussi un drôle d'endroit surnommé *The Oasis*. Bizarrement, il n'y avait pas souvent du monde. On se sentait comme seules au monde dans cet environnement rappelant le décor de l'émission *Les Pierrefeu*. Ce qui était cool là-bas, c'était de se reposer dans les 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 un 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. Ce n'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 arrêta 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 faite avec du vin blanc et des fruits. Oui, ce fut vraiment une belle croisière, mais ç'a passé tellement vite! ■





L'ÎLE DE FRANCE

PAQUEBOT RÉTRO

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 part 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 1945, il sillonnera 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 Beaudéan 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. ■



RÉCIT

LA BELLE ÉPOQUE

Un lecteur raconte sa toute première croisière, en 1969, à bord du SS Rotterdam, inauguré en 1958 et transformé des années plus tard en hôtel.

« C'était tellement beau, ça respirait la richesse », raconte Émile Roussin en se remémorant son impression initiale quand il a embarqué pour la première fois, en 1969, à bord d'un paquebot de croisière. Il s'agissait du SS Rotterdam, qui alors, avec ses 38 650 tonnes et ses 1 456 passagers de capacité, s'avérait 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, le voyageur et son épouse, Micheline, se trouvaient 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. 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 de New York et y revenant, avec sept escales dans les Caraïbes, le couple a 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. »

Les Roussin ont 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, se souvient 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 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 barmans allant à la plage m'ont invité à me joindre à eux. Le capitaine nous a rejoints 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 », relate M. Roussin, qui se rappelle fort bien avoir payé 52 \$ pour la location de deux tuxedos, 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. Depuis lors, le couple a fait plusieurs croisières, certaines à bord des navires parmi les plus prestigieux de leur époque, comme l'ancien France rebaptisé Norway, l'Europa ou le Leonardo da Vinci. « Pour moi, le SS Rotterdam est toujours demeuré le plus beau paquebot », conclut Émile Roussin. Le navire a été rebaptisé le SS Rotterdam Hotel en Restaurants et se trouve désormais basé en permanence à proximité du port dans le quartier Katendrecht, et ce, après avoir subi des travaux de rénovation d'envergure.

Décoré dans un style des années 1950, le SS Rotterdam Hotel en Restaurants compte 254 chambres redécorées pour la plupart et répondant toutes aux normes modernes de confort. Il faut dire que le navire faisait la

fierté de la Hollande avec ses nombreuses œuvres d'art, sculptures, peintures et fresques d'artistes locaux réputés. Et le mobilier nous plonge dans la mode ambiante des années 1950. Moyennant quelques frais, peu importe qu'on habite l'hôtel ou non, on a le droit de se promener partout, 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 1035 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. Un système de classe qui avait déjà été abandonné quand le couple Roussin a connu son baptême de mer à la fin des années 1960.

Les deux restaurants du navire ainsi que la zone entourant la piscine extérieure (transformée en barboteuse pour enfants) sont souvent bondés midi et soir et bon nombre des convives sont des habitants de Rotterdam et des environs. De bonne qualité, la nourriture proposée à bord s'avère relativement chère. Chose étonnante, la documentation principale ne semble disponible qu'en néerlandais. Il est possible de trouver une foule de souvenirs à la seule boutique restante. Oui, elle est bien révolue cette époque où le SS Rotterdam regorgeait de boutiques de luxe proposant une multitude de bijoux en or aux riches Américaines, mais cet hôtel/musée saura tout de même vous faire découvrir cet ancien navire possédant une belle et grande histoire. ■



LE BORÉAL

D'UN OCÉAN À L'AUTRE

Le premier passage du yacht français *Le Boréal* dans le canal de Panama, au printemps de l'année 2011.

L'événement méritait d'être souligné avec éclat. Avec des bulles, rien de moins! Parole du commandant Jean Philippe Lemaire, qui décida, à deux 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 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 *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. 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. La veille du premier passage, trois représentants de l'organisme responsable de la gestion du canal de Panama ont inspecté minu-

tieusement le yacht *Le Boréal*, jaugeant 10 300 tonnes, 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 au chantier du *Boréal* en Italie dans le but de s'assurer que le cahier des charges respectait lesdites normes. Bilan de la seconde inspection : tout en règle, sauf deux brouilles (la position d'un cadran à la passerelle et de feux de navigation à l'extérieur du navire).

Le lendemain matin, peu après 7 h, *Le Boréal*, arrivant de l'océan Pacifique, s'avança 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 répéta 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 16 h 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. » (NDLR : 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, le premier en début, le second 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 Blacquière, 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, où trône une photo de l'ensemble de l'équipage 2010-2011 du *Boréal*. À l'emploi de la Compagnie du Ponant depuis 10 ans, il a commencé 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 sens 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 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 Jérémy 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 composés chacun d'une douzaine de chorégraphies, et ce, même quand le navire tangué à qui mieux mieux. Voilà des spectacles de haut calibre, malgré des moyens techniques 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 fut 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 sur 24 pour nous préparer à cet exercice qui exige la participation de tous les membres d'équipage, puisque chacun d'entre eux a un rôle précis à jouer en cas d'urgence. » Là encore, l'examen a été réussi avec brio. ■





À L'ASSAUT DU VIEUX CONTINENT

LES ITINÉRAIRES LES PLUS ORIGINAUX EN EUROPE DU NORD ET EN MÉDITERRANÉE

L'Europe est probablement l'une des destinations les plus recherchées par les croisiéristes nord-américains, et surtout par les Québécois. Les grandes compagnies de croisière américaines ont bien saisi l'ampleur de cet engouement, si bien que le printemps venu, elles transfèrent souvent au moins un de leurs navires en Europe du Nord et un autre dans le bassin méditerranéen.

Nous vous offrons dans cet article la possibilité de découvrir 10 différents itinéraires en Méditerranée ainsi que 10 autres en Europe du Nord que proposent généralement les grandes compagnies de croisière avec quelques différences et variantes. Nous vous convions aussi à la visite d'une escale extraordinaire, celle de Saint-Petersbourg, en Russie, et à la découverte d'une capitale incomparable, Londres, avant de rejoindre l'un des ports d'embarquement britanniques, point de départ annuel de près de centaines de croisières à travers l'Europe et le monde. Ce dossier est complété par la présentation de deux navires, l'un à Stockholm, en Suède, l'autre à Rotterdam, en Hollande, ainsi que par la proposition de conseils pratiques pour vivre une croisière de rêve sur le Vieux Continent.

FASTE IMPÉRIAL

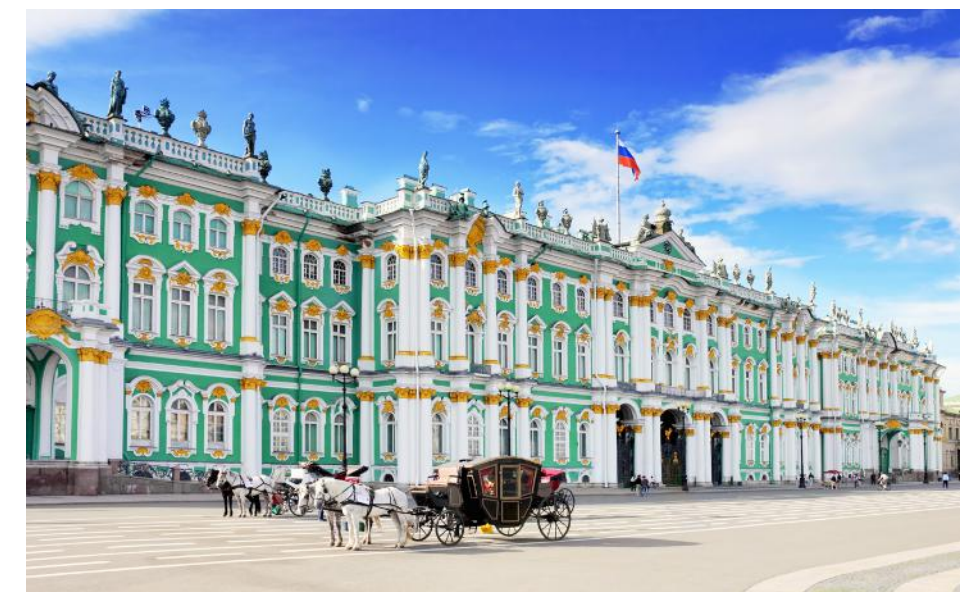
Fondée par le tsar Pierre le Grand en 1703, Saint-Petersbourg est l'une des rares destinations au monde pour laquelle les grandes compagnies de croisière y prévoient le plus souvent une escale étalée sur deux jours. C'est le strict minimum pour avoir un aperçu des richesses de cette ancienne capitale tsariste de la Russie, composée de 42 îles reliées par 542 ponts, qui est aujourd'hui le port le plus important et la deuxième plus grande ville de Russie. Trésors architecturaux, palais, églises, fontaines, jardins, canaux, la liste des joyaux de cette ville-musée est incroyablement longue. Rien n'étant parfait en ce bas monde, la ville subit toutefois quelque 140 jours de gel et 120 jours de pluie par année...

Nul doute que dans la planification de vos déplacements, vous devrez faire des choix difficiles, tant il y a à voir non seulement dans la ville même, inscrite au Patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1990, mais aussi à la campagne. Le dilemme sera encore plus prononcé si vous êtes amateur d'art, compte tenu que le célèbre Musée de l'Ermitage abrite près de trois millions d'œuvres. Avec les deux suggestions ci-dessous de promenades d'une journée chacune, nous coupons la poire en deux. Une journée en ville, une journée à la campagne.

Au cœur de la ville

C'est un incontournable : il faut déambuler sur la Perspective Nevski, assurément l'une des plus belles avenues au monde, longue de quatre kilomètres et demi, coupée par trois voies d'eau, bordée

de places, de ponts, de somptueuses églises, d'édifices élégants abritant résidences cossues et boutiques souvent de luxe. C'est dans cette avenue vibrante et grouillante de vie que bat le cœur de Saint-Petersbourg. À peu près au centre de l'avenue surgit *Gostiny Dvor*, un édifice qui déroule son interminable façade sur plus d'un kilomètre et dont l'intérieur est une longue enfilade de boutiques. Juste à côté se trouve le métro, empruntez-le. C'est l'un des plus profonds au monde en raison du sous-sol marécageux ; il faut plus d'une minute en escalier mobile pour se rendre au niveau des rames. Allez jusqu'aux deux stations les plus fabuleuses du réseau, celles de Pouchkine et d'Avtovo, richement décorées de colonnes et de lustres. Vous comprendrez pourquoi le dictateur Staline présenta le métro de Saint-Petersbourg comme le Palais du peuple.



De retour à la Perspective Nevski, faites un crochet vers l'église Saint-Sauveur-sur-le-Sang-Versé, sans doute l'édifice le plus original et le plus réputé de la ville, puissant symbole de l'art orthodoxe russe avec ses multiples coupoles dorées et ses spirales colorées. Le nom de ce lieu évoque le souvenir de l'assassinat du tsar Alexandre à cet endroit en 1881. L'église fut construite à sa mémoire entre 1883 et 1907. Tout à côté se trouvent quelques restaurants et cafés où il fait bon prendre un copieux repas arrosé de vodka, ainsi qu'un marché en plein air foisonnant de souvenirs locaux, comme les inévitables poupées russes.



Si vous décidez d'aller au Musée de l'Ermitage, un édifice colossal composé de cinq palais et de 374 salles présentant depuis 1852 l'une des plus riches collections de toute l'histoire de l'art de l'Europe, concentrez-vous sur une section comme la salle d'apparat des appartements impériaux. Vous découvrirez aussi le luxe intérieur de cet endroit qui servit de résidence aux familles impériales jusqu'à la révolution bolchévique de 1917. Le Musée de l'Ermitage donne sur la Néva, un fleuve long de 74 kilomètres qui traverse Saint-Petersbourg et qui se termine dans le golfe de Finlande. Discrète de jour, la Néva devient féérique la nuit en raison des multiples pont levis relevés et illuminés de mille feux. La soirée sera consacrée à un spectacle de ballet russe, sans doute au Théâtre Mariinsky, ou à une représentation au Théâtre des Marionnettes, deux arts dans lesquels les Russes excellent à merveille. Vous pouvez notamment acheter des billets au Kiosque à Théâtre situé au 42, de la Perspective Nevski, à quelques pas du Gostiny Dvor. Voilà donc une journée fort chargée, épuisante mais enrichissante.

Palais en campagne

À 30 kilomètres seulement à l'ouest de Saint-Petersbourg, vous serez propulsé 200 ans en arrière, à l'époque où les tsars régnaient sans partage dans la région. La visite de l'imposant Palais Peterhof acaparera la matinée entière. Cet édifice à la façade jaune et blanche comporte une trentaine de pièces, dont une salle de trône et une salle de bal, où pullulent moulures, dorures, ciselures, mosaïque, cristal, miroirs... Difficile d'imaginer que tout a été pratiquement réduit en cendres par les nazis lors de la Seconde Guerre mondiale, puis restaurés avec minutie. Le Palais Peterhof est entouré de jardins s'étalant sur plus de 100 hectares au bord du golfe de Finlande. Ne manquez pas en fin de matinée, dans le jardin bordé de près d'une quarantaine de statues dorées, le spectacle de 140 fontaines d'où l'eau dévale en vagues successives. En arpentant les lieux, on découvrira le Palais de Mon Plaisir et le Palais de Marly, deux petites résidences secondaires des tsars. Sur le trajet menant à ce Versailles russe, vous serez plongé dans une autre époque, moins faste celle-là, celle des immenses et mornes complexes d'habitations érigés durant le régime soviétique.



S'il vous reste suffisamment de temps, l'après-midi pourrait être consacré à la visite du Palais Pouchkine, la résidence d'été des tsars située à 25 kilomètres au sud de Saint-Petersbourg. Voilà un autre imposant édifice, celui-là à la façade bleu azur et blanche érigé pour la femme du premier empereur russe. Prévoyez une période tampon d'au moins deux heures afin de pouvoir retourner à temps à bord de votre navire (soit au moins 30 minutes avant l'heure de départ).

Ces excursions en solo, en duo ou en petit groupe exigent toutefois que vous déteniez un visa, document que vous pouvez obtenir auprès du consulat russe à Montréal après un processus typiquement soviétique, c'est-à-dire long et laborieux. Cette démarche ne sera pas nécessaire si vous optez pour les excursions de groupe vendues à bord des navires de croisière, puisqu'un visa collectif est alors émis automatiquement pour l'ensemble des participants. Mais vous devrez alors vous soumettre au programme prévu n'incluant pas nécessairement tout ce que vous aimeriez voir, et vous ne pourrez pas non plus débarquer à terre avant ou après les excursions.

CITÉ TENTACULAIRE

PROMENADE DANS LONDRES AVANT DE REJOINDRE L'UN DES PORTS D'EMBARQUEMENT BRITANNIQUES

Si vous faites une croisière en Europe, la probabilité que vous passiez par Londres est très forte, tout particulièrement si vous naviguez en direction du nord. Londres est une ville rien de moins que tentaculaire. Le plus simple est de se déplacer en métro. Nous vous suggérons ici quatre promenades d'une demi-journée chacune, qui vous donneront un aperçu de la diversité inouïe de cette grande cité du monde.



La station de métro *Nothing Hill Gate*

Du nom d'un des quartiers les plus sympathiques et authentiques de Londres, et du nom d'un film à succès de la fin des années 1990. Les amateurs du film *Nothing Hill* mettant en vedette Hugh Grant et Julia Roberts en ont fait un lieu de pèlerinage. On prendra plaisir à arpenter ce haut lieu de la brocante qu'est *Portobello Road* et qui est entouré par de nombreuses boutiques d'antiquaires. Ou à découvrir les petites boutiques de *Pembroke Road*, ou encore, les superbes demeures d'une rue demi-circulaire typique comme celle de *Horbury Crescent* ou de la grande artère ombragée et fleurie de *Holland Park Avenue*.

La station de métro *Knights Bridge*

Là où se trouvent à quelques coins de rue de distance *Hyde Park*, le plus vaste parc londonien long de deux kilomètres et large d'un kilomètre, et *Harrods*, l'un des plus célèbres magasins au monde. Fondé en 1849, *Harrods* est niché dans un imposant édifice de sept étages dont la façade de couleur ocre est entièrement recouverte de terre cuite. Ce temple du magasinage s'étale sur une superficie de 92 000 mètres carrés. Le rez-de-chaussée mérite que l'on s'y attarde, tout particulièrement dans la salle égyptienne qui propose des bijoux hors de prix, et dans le vaste hall alimentaire. Il s'agit d'une succession de pièces à la décoration chargée qui proposent tous les produits inimaginables, allant du caviar le plus raffiné aux beignes les plus gras de la planète. Promenez-vous aussi dans les rues avoisinantes de cette véritable institution mondiale qui abritent de superbes édifices victoriens. Les mordus du shopping poursuivront leurs pérégrinations au *Leicester Square*. La sortie donne directement sur *Covent Garden Market*, un marché niché sous une immense verrière où fourmillent, à l'intérieur, kiosques de fleurs, d'aliments et d'artisanat et, à l'extérieur, performances



de rue de toutes sortes. On se dirige ensuite vers *Trafalgar Square* à partir duquel on peut aller soit vers le nord en direction de la *National Gallery*, ou en direction de *Horse Guards*, siège des régiments de cavalerie de la Maison Royale qui assurent la protection des bâtiments royaux, en empruntant l'artère *White Hall*. On poursuit en passant devant le célèbre *10 Downing Street*, là où se trouvent les bureaux du premier ministre britannique. On finit par arriver à *Westminster Palace* et son fameux *Big Ben*, la tour symbole de la ville haute de 98 mètres qui renferme une cloche de 13 tonnes sonnant toutes les heures. On en profite pour se reposer au *Parliament Square*, un jardin peu fréquenté à partir duquel on peut admirer la Tamise, qu'il suffit de traverser pour se retrouver tout juste aux pieds de *London Eye*, la plus grande roue au monde avec ses 135 mètres de hauteur qui a été édifïée en l'an 2000 pour souligner avec éclat les festivités du nouveau millénaire. Si le cœur vous en dit, vous pouvez partager une nacelle de ce mégamanège avec 14 autres personnes, ce qui vous procurera une incroyable vue panoramique de Londres. Autre option : un lunch et une promenade allant de 90 minutes à trois heures sur la Tamise à bord d'un bateau-mouche.

La station de métro *London Bridge*

Dernière étape, à partir de laquelle vous rejoindrez en quelques minutes le pont basculant de la *Tower Bridge* après avoir passé devant le *HMS Belfast*, un croiseur que l'on peut visiter qui a participé au débarquement en Normandie en 1944. Traversez la Tamise et vous serez à la *London Tower*, qui comporte notamment un palais médiéval et qui abrite les joyaux de la couronne. De là, on peut découvrir *Docksland*, emplacement des anciens docks désertés qui sont l'objet d'une intense rénovation depuis les 30 dernières années et qui constituent maintenant le cœur d'un tout nouveau quartier jumelant immeubles d'affaires et tours d'habitation. Les amateurs d'architecture seront comblés, car Londres marie de fabuleux édifices anciens et d'étonnants bâtiments futuristes. À commencer dans ce quartier par l'hôtel de ville, un édifice incliné et aux formes arrondis qui comporte à l'intérieur une rampe en spirale. Et le *Gherkin*, un immeuble de 41 étages dont la ventilation est assurée grâce à sa structure en verre alvéolée et en spirale. En terminant, prenez le taxi pour rejoindre l'un de ces hauts lieux de la gastronomie britannique : *The Albert*, un grand pub victorien qui est apparu sur *Victoria Street* (près du métro *Victoria*) en 1864. Se trouvent incidemment à proximité des *Bed & Breakfast* dans le plus pur style géorgien regroupés autour d'*Ecclestone Square*. Autre bonne adresse pour le *tea time* : l'un des très beaux restaurants *Richoux*, celui situé sur *Brompton Road*.

LES GRANDS PORTS D'EMBARQUEMENT BRITANNIQUES

Port de Southampton. Le plus connu et fréquenté. À quelque 125 kilomètres de Londres, sur la côte sud de l'Angleterre, ce qui représente un trajet d'environ 90 minutes par train ou par bus.

Port de Dover. Autre port majeur, qui est aussi situé à environ 125 kilomètres de Londres, mais plus à l'est que Southampton.

Port de Harwich. Situé sur la côte est à quelque deux heures de route de la capitale.

Port de Tilbury. Donnant sur la Tamise, à quelque 40 kilomètres.



QUELQUES IDÉES DE NAVIRES AU DÉPART DE SAINT-PÉTERSBOURG EN 2019-2020

Princess :
- Regal Princess
- Sky Princess

Rivages du Monde :
- M/S Tchekhov
- M/S Kandinsky Prestige

Ponant :
- Le Dumont d'Urville (nouveau)



Le Dumont d'Urville

CroisiEurope :
- Kronstatd
- MS Georgy Chicherin
- Rostropovitch ■



Rostropovitch

ABONNEZ-VOUS À NOTRE CHAÎNE YouTube VOYAGE VASCO



Suivez les
aventures de nos
globe-trotters
Vasco à travers
le monde!

Rendez-vous
sur notre chaîne
YouTube afin de voir
les visites des navires.



CONSEILS

CONSEILS POUR BIEN PROFITER DE SA CROISIÈRE EN EUROPE

Prévoir du temps à la ville d'embarquement

Les croisières en Europe débutent et se terminent généralement à Barcelone (en Espagne) et à Savone, à Gênes, à Rome ou à Venise (en Italie). Ou encore, à Londres (en Angleterre), à Amsterdam (en Hollande) ou à Copenhague (au Danemark). Le plus souvent, le navire part la journée même de l'embarquement. Prévoyez donc arriver un minimum de deux nuits plus tôt ou partir deux nuits plus tard afin d'avoir le temps de visiter ces grandes villes.

Prévoir du temps pour se rendre en ville

Contrairement à bon nombre d'escales dans les Caraïbes, le navire accoste souvent loin de la ville en Europe. Le cas extrême est Rome : le navire accoste à Civitavecchia, un port qui se trouve à quelque trois heures de la capitale italienne! À son temps d'excursion, il faut donc ajouter six heures de route, ce qui rend la journée assez épuisante, merci. Ne fêtez donc pas trop tard la veille de l'arrivée à pareille destination! En règle générale, il faut prévoir dans son temps d'excursion un total de jusqu'à deux heures de déplacement aller-retour entre le port et la ville.

Composer avec la monnaie locale

Une croisière en Europe du Nord englobe quelques pays aux monnaies différentes : le rouble en Russie, le zloty en Pologne, la couronne en Suède, le krooni en Estonie et l'euro en Allemagne, en Hollande ou en Angleterre. Le problème se pose avec moins d'acuité dans le bassin méditerranéen où règne l'euro, quoiqu'il faille composer avec le dirham au Maroc, le dinar en Tunisie ou la livre en Égypte. Changez donc un peu d'argent en monnaie locale à bord du navire ou à terre avant de partir en excursion.

Organiser ses propres excursions

En règle générale, le coût des excursions européennes offertes à bord des navires est fort élevé, allant d'au moins 75 \$ et jusqu'à 200 \$ par personne et par escale. Il est possible de s'en tirer pour une somme de trois à quatre fois moins élevée en négociant à terre avec un fournisseur local, voire avec un chauffeur de taxi collectif. Par mesure de prudence, déplacez-vous en groupe d'au moins quatre personnes et assurez-vous toujours d'être revenu au navire au minimum de 30 à 60 minutes avant le départ de celui-ci. ■



TRAITEMENT DE CANAL

UNE CROISIÈRE DONT LE POINT CULMINANT ÉTAIT LA TRAVERSÉE DE L'IMPRESSONNANT CANAL DE PANAMA

Il y a quelques années j'ai eu le bonheur de vivre une expérience à la fois fascinante et redondante. Mon navire partait de Vancouver avec comme destination finale Fort Lauderdale 21 nuits plus tard.

C'est à bord du *MS Zuiderdam* que j'entreprenais la traversée du canal de Panama. Tôt le matin, avec à l'horizon le chapelet de gratte-ciel de Panama City, le *Zuiderdam* attendait son tour pour entrer dans le premier des trois ensembles d'écluses (appelés Miraflores, Pedro Miguel et Gatun) de ce canal mythique. Le tout prendrait la journée entière. Une foule compacte de passagers se pressait tout à l'avant du navire afin d'être aux premières loges des manœuvres fort délicates, puisque la largeur des écluses était à peine plus grande que celle du navire. On voyait s'activer de puissantes locomotives qui tiraient littéralement le navire avançant à vitesse d'escargot. La fascination finissait par céder la place à une certaine lassitude et nombre de passagers désertaient les ponts extérieurs au fur et à mesure que la journée avançait.

Long de 77 kilomètres, le canal de Panama a été construit dans des conditions surhumaines entre 1880 et 1914, alors que plus de 5600 ouvriers (entre 1881 et 1889 seulement) ont péri à cause de la maladie. Il traverse l'isthme de Panama en Amérique centrale, reliant l'océan Pacifique et Atlantique, et est considéré comme une merveille d'ingénierie. La traversée moyenne dure neuf heures. Des travaux d'élargissement ont été lancés en septembre 2007 pour livrer passage à des navires deux fois plus gros. Le canal de Panama consiste fondamentalement en deux lacs artificiels et trois ensembles d'écluses et est un point de passage stratégique pour la navigation.

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. 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. Les départs se font généralement soit de l'Équateur, soit du Venezuela. Certaines croisières ne comportent qu'une traversée partielle du canal de Panama, avec une courte escale dans la même journée à Colon, au Panama, une ville sans grand intérêt. Tout le contraire de Carthage, en Colombie, certainement l'une des plus belles escales au monde – en raison des nombreux trésors architecturaux de la vieille ville.



Consultez votre agence de voyage pour connaître tous les itinéraires disponibles.

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 et le canal de Panama et le canal de Suez. Et j'ai de loin préféré la navigation sur ce dernier, une 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 le transit de navires jaugeant jusqu'à 150 000 tonnes, reliant 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 villes se succèdent tout au long de la traversée du canal de Suez, ce qui rend l'expérience plus animée et intéressante.

Nous avons de surcroît bénéficié d'un lever et d'un coucher de soleil grandioses, alors que le lendemain matin, à l'entrée de la Méditerranée, les couleurs arc-en-ciel faisaient place à une grisaille dense et opaque. Pire encore, la température idyllique de la veille s'était transformée en un cauchemar météo, à un point 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. Qu'à cela ne tienne, nous avons tout simplement profiter de notre navire! ■



STAR CLIPPERS
Unique Sailing Adventures

STAR CLIPPERS

CROISIÈRE SOUS LE VENT

La vingtaine de matelots et d'officiers présents sur le pont supérieur du *Royal Clipper* ont tous les yeux levés au ciel. Plus exactement sur les quelque 5 000 mètres carrés de toile qui, regroupés en 42 voiles, sont en train de se déployer dans un crissement de cordage parfois strident, amplifié par le vent. Drisses en main, les matelots tendent certaines voiles à la seule force de leurs bras, les autres voiles le seront mécaniquement. Le même manège, rodé à la perfection, se répète matin et soir au gré des arrivées et des départs du navire.

Le *Royal Clipper* est l'un des trois voiliers de la compagnie Star Clippers. Sorti du chantier naval hollandais de Merwede et situé tout près de Rotterdam, 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, de ce qui était un nouveau navire à l'époque, 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 lui, du fait que le fond de celle-ci 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 et 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 des convenances 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, venant 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'avenant : la bibliothèque à la cheminée Belle Époque sur laquelle 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 et pour les conférences sur la vie marine. À bord du *Royal Clipper*, il n'y a pas de smoking ni de 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, et celles situées sur le pont supérieur sont pourvues d'une véranda privée. 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 croisières qui se terminent à Venise. Puis, il fait le chemin inverse.

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'amarré pas à quai, mais s'ancre au large des endroits visités. Il faut donc emprunter une 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, surtout que certaines escales sont vraiment courtes, six ou sept heures tout au plus.

Le nombre d'excursions proposées est fort limité : 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. 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, à l'escalade de la section inférieure du mât principal, à un concert sicilien fort sympathique et même, à l'écoute 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 trois piscines, ses quelque 80 chaises longues dispersées un peu partout 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. ■



QUIZ

LA MARRAINE

C'est une tradition navale qui aurait débuté au cours du 18^e siècle en France : le baptême au champagne des nouveaux navires. Les marins considèrent que le vin répandu volontairement sur un navire conjure le mauvais sort. Selon un proverbe britannique, un navire qui n'a pas goûté au vin goûtera au sang. Le champagne est privilégié parce qu'il représente le vin de la chance et du bonheur.

La tradition veut qu'une personnalité soit désignée marraine d'un navire et qu'elle le baptise en faisant fracasser une bouteille de champagne sur la coque. Pour que le navire puisse naître sous des auspices favorables, on ne prend pas de chance : la bouteille de champagne est lestée de plomb afin qu'elle ne rebondisse pas et qu'elle se casse au premier choc sur la coque. Signe du temps qui a passé, on fait aujourd'hui beaucoup moins appel aux têtes couronnées et davantage aux stars de cinéma pour jouer le rôle de « marraine » d'un paquebot de croisière.

À vous d'associer les bonnes personnalités aux navires ci-dessous.

1. QUELLE VEDETTE DE LA SÉRIE TÉLÉVISÉE *SEX IN THE CITY* EST LA MARRAINE DU *NORWEGIAN DAWN* DE LA COMPAGNIE *NORWEGIAN CRUISE LINE*, LANCÉ À NEW-YORK EN 2002?

- a) Sarah Jessica Parker
- b) Kristin Davis
- c) Cynthia Nixon
- d) Kim Cattrall

2. QUELLE COMÉDIENNE BRITANNIQUE EST LA MARRAINE DU *VENTURA*, UN NAVIRE DE 115 000 TONNES QUE LA COMPAGNIE *P&O CRUISES* A LANCÉ EN 2008?

- a) Helen Miren
- b) Rachel Weisz
- c) Emma Thompson
- d) Vanessa Redgrave

3. QUELLE COMÉDIENNE ITALIENNE EST LA MARRAINE DE TOUS LES NAVIRES DE LA COMPAGNIE *MSC CRUISES* DEPUIS 2003?

- a) Claudia Cardinale
- b) Ornella Muti
- c) Sophia Loren
- d) Monica Bellucci

4. QUELLE COMÉDIENNE ITALIENNE EST LA MARRAINE DU *COSTA ATLANTICA* DE LA COMPAGNIE *COSTA CRUISES* QUI VIENDRA AU QUÉBEC EN 2010?

- a) Claudia Cardinale
- b) Ornella Muti
- c) Sophia Loren
- d) Monica Bellucci

5. QUELLE COMÉDIENNE FRANÇAISE EST LA MARRAINE DU *COSTA SERENA* DE LA COMPAGNIE *COSTA CRUISES* LANCÉ EN 2007?

- a) Catherine Deneuve
- b) Marion Cotillard
- c) Isabelle Adjani
- d) Audrey Tautou

6. QUELLE COMÉDIENNE AMÉRICAINE EST LA MARRAINE DU DERNIER-NÉ DE LA COMPAGNIE *CARNIVAL CRUISE LINES*, LE *CARNIVAL DREAM*, LANCÉ EN 2009?

- a) Catherine Zeta-Jones
- b) Jennifer Love Hewitt
- c) Marcia Gay Harden
- d) Angelina Jolie-Pitt

7. QUELLE REINE EST LA MARRAINE DU DERNIER-NÉ DE LA COMPAGNIE *HOLLAND AMERICA LINE*, L'*EURODAM*, LANCÉ EN 2008?

- a) La reine Beatrix des Pays-Bas
- b) La reine Sylvia de Suède
- c) La reine Sofia d'Espagne
- d) La reine Margrethe II du Danemark

8. QUELLE REINE EST LA MARRAINE DU *QUEEN MARY 2* DE LA COMPAGNIE *CUNARD LINES* LANCÉ EN 2004?

- a) La reine Victoria
- b) La reine Elizabeth
- c) La reine Diana
- d) La reine Margaret

9. QUELLE PERSONNALITÉ FRANÇAISE A ÉTÉ LA MARRAINE DU LÉGENDAIRE PAQUEBOT *FRANCE*?

- a) Carla Bruni-Sarkozy
- b) Yvonne de Gaulle
- c) Bernadette Chirac
- d) Danielle Mitterand



TOP 10

LES MOMENTS FORTS D'UNE CROISIÈRE

Quand vous arrivez dans votre cabine, le journal de bord de la première journée de votre croisière a déjà été déposé sur votre lit ou sur la commode. Le soir même, vous recevrez le journal de bord du lendemain détaillant tous les services, prestations, horaires des bars, restaurants et activités. Les enfants, eux, ont droit à leur propre programme. La plupart du temps, le journal de bord est en anglais, mais les compagnies de croisière européennes offrent des versions intégrales dans plusieurs autres langues, dont le français.

Des activités, il y en a tous les jours, du matin au soir, on les compte par dizaines, pour tous les goûts, en groupe ou en solo, aux ponts supérieurs ou dans une salle intérieure, de la plus simple à la plus raffinée, et gratuites pour la plupart.

Voici les 10 moments forts et incontournables d'une croisière.

Fête de départ

Certes, en cette fin d'après-midi, la première journée a déjà été fort chargée. Si vous n'êtes pas arrivé la veille, il y aura eu le vol, le transfert vers le port et l'embarquement dans la même journée. Il aura fallu s'orienter dans le navire, défaire ses valises, prendre connaissance du journal de bord, obtenir une meilleure place au restaurant principal, réserver ses excursions et participer à l'exercice obligatoire de sauvetage. Ouf! N'empêche, il vaut la peine d'assister à la fête de départ qui se déroule habituellement près de la piscine centrale et qui débute tout juste quand le navire quitte le port. L'ambiance est alors on ne peut plus festive et l'excitation à son paroxysme.

Premier spectacle du soir

Un dernier effort avant le coucher. Ce spectacle vaut le détour, puisqu'on y présente habituellement les principaux artistes – danseurs, chanteurs, magiciens, humoristes, etc. –, qui reviendront sur scène plus tard dans la semaine dans le cadre de spectacles plus élaborés.

Soirée du capitaine

Cette soirée formelle entre toutes a habituellement lieu le lendemain ou le surlendemain du départ. Tout le monde se met sur son 36 pour rencontrer le capitaine et échanger brièvement quelques mots avec l'un ou l'autre des principaux officiers du navire. S'ensuit un cocktail d'une durée d'environ une heure au cours duquel les boissons sont offertes gracieusement par la direction. Puis, le souper du capitaine, un repas normalement plus élaboré et sophistiqué que ceux des autres soirs, au cours duquel on sert habituellement chateaubriand et homard. Les anciens passagers, eux, ont en plus droit à un cocktail privé plus tard au cours de la croisière.

Seul au monde

Faire la grasse matinée et déjeuner au lit, ça fait partie des vacances en mer. Et le soir venu, un tête-à-tête sur le balcon privé, autour d'une bonne table spécialement aménagée pour l'occasion, sera du plus bel effet auprès de votre douce moitié. Les enfants, eux, peuvent manger entre eux sous l'étroite surveillance de moniteurs.



Pour la forme

Les navires les plus récents sont extraordinairement équipés en appareils de musculation et cardiovasculaires de toutes sortes. Qui plus est, ils sont disponibles jour et nuit. On peut s'adjoindre les services d'un moniteur privé, tant qu'à y être. Ou travailler en groupe, lors de la séance de jogging matinale sur le pont supérieur, avec l'infini de l'horizon comme compagnon. Pratiquement tous les navires ont un terrain de volley-ball et de basketball. D'autres proposent aussi du bowling, du patin, de l'escalade, du mini-putt, de la simulation de golf ou de surf...



Détente absolue

L'offre spas est en pleine expansion depuis quelques années. Massages en tous genres, acupuncture, coiffure, manucure, blanchiment des dents... la liste des soins du corps en mer ne cesse de s'allonger. Et la facture finale aussi. N'oublions pas les prestations sans frais que sont l'accès aux piscines ainsi qu'aux bains saunas, tourbillons, à vapeur.

Danse et musique

La plupart du temps, des cours de danse sont proposés tous les jours : cha-cha, rumba, salsa, tango, danse en ligne, etc. Certains en profitent pour exhiber leurs talents, d'autres iront prolonger le plaisir plus tard au *lounge* ou à la discothèque. Il y aussi des soirées dansantes thématiques, axées sur le rock and roll, la musique disco des années 1970, etc. Les compagnies engagent habituellement quatre ou cinq, voire davantage de musiciens solistes, de groupes et d'orchestres qui s'exécutent à différentes heures de la journée dans les endroits publics du navire. Cela va des chansons d'amour roucoulées par un crooner un brin désabusé au rythme irrésistible du reggae rendu par un groupe de musiciens antillais en passant par des pièces classiques livrées par un trio de cordes.

Jeux de hasard

Chaque navire des grandes compagnies de croisière dispose d'un casino, sauf les deux de Disney Cruise Line. L'espace consacré aux machines à sous et tables de black jack est habituellement plus

restreint à bord des navires européens. Il y a aussi parfois des tournois de bridge, et chaque jour une séance de bingo avec des prix intéressants à la clé, comme une croisière gratuite pour deux ou un gros lot final totalisant quelques milliers de dollars. Mais ce n'est pas donné. Trois cartes de bingo coûtent souvent plus de 20\$ US.



Séminaires

Certaines compagnies ont élargi au cours des dernières années la gamme

des activités pour inclure des séminaires d'apprentissage d'une langue, de l'informatique, de la photographie, de la poterie ou encore, des séances de dégustation de vins fins ou régionaux, ou de découverte culinaire... Toutes activités payantes au demeurant.

Pour les plus jeunes

Les enfants ont leur propre programme quotidien. Les activités sont regroupées en fonction de l'âge, généralement de 3 à 5 ans, de 6 à 8 ans, de 9 à 12 ou 15 ans. Chacun de ces groupes dispose de son propre territoire. Sur les deux navires de Disney Cruise Line, un pont en entier est même totalement destiné aux enfants. Habituellement, les ados peuvent fréquenter une arcade payante et une discothèque privée qui est strictement réservée aux moins de 17 ans. Les activités sont fort variées, allant du coloriage aux jeux vidéo en passant par des chasses aux trésors et des ateliers de confection de divers objets. Certains navires disposent de salles de jeux qui n'ont rien à envier à nos centres de la petite enfance les plus sophistiqués. ■



Voyage **VASCO**

& l'Univers de la Croisière

ENEZ VENDRE LE
RÊVE AVEC NOUS!

ÊTRE LES MEILLEURS DANS L'INDUSTRIE DU VOYAGE

tout en améliorant constamment les avantages commerciaux de nos franchisés!

VOYAGE VASCO est un réseau de franchises d'agences de voyages généralistes avec une forte spécialisation en croisières. Avec plus de 75 succursales au Québec et 2 succursales au Nouveau-Brunswick, la notoriété de Voyage Vasco est solidement établie comme étant une marque de commerce dans la vente au détail de voyages reconnue et appréciée, autant par la clientèle que par les multiples intervenants de l'industrie du voyage.

VOS AVANTAGES AVEC VOYAGE VASCO

- TERRITOIRE PROTÉGÉ
- SITE WEB AVEC FORTE PORTÉE
- ENTENTES AVEC LES FOURNISSEURS PRIVILÉGIÉS
- PROGRAMME HÔTELIER
- GROUPES CROISIÈRES EXCLUSIFS
- CARTE AVANTAGES VASCO
- MARKETING RÉSEAU & RÉGIONAL
- GESTIONNAIRE DE RELATIONS CLIENTS
- RENCONTRES RÉGULIÈRES ENTRE FRANCHISÉS
- FORMATIONS CONTINUES
- MAGAZINE CROISIÈRE VASCO
- SOUTIEN D'UNE ÉQUIPE INTERNE
 - MARKETING
 - INFOGRAPHIE
 - TECHNOLOGIE

Pour nous joindre : 450 474-4240, poste 221 | franchisevoyage.com

Voyage VASCO

& l'Univers de la Croisière

ALMA 37, RUE ST-JOSEPH 418-668-4993	GRAND-MÈRE 747, 5 ^E AVENUE 819-538-6858	QUÉBEC 365, RUE ST-JEAN 581-319-7317	STE-AGATHE 60, RUE PRINCIPALE EST 819-774-1533
BEAUPORT 496, RUE CAMBRONNE 418-476-1933	JOLIETTE 660 C, RUE DE LA VISITATION 450-753-3989	RAWDON 3290, 1 ^{ÈRE} AVENUE 450-834-7227	STE-CATHERINE 5600, ROUTE 132 450-638-3223
BELOEIL 751, BOUL. LAURIER, SUITE 101 450-864-0900	JONQUIÈRE 3600, BOUL. HARVEY 418-615-3510	RIMOUSKI 167, AVENUE BELZILE 418-727-5934	STE-JULIE 1700, CH. DU FER À CHEVAL, #114 450-922-4888
BLAINVILLE 617, BOUL. CURÉ-LABELLE 450-621-0091	LACHENAIE 291, MONTÉE DES PIONNIERS 450-704-7727	ROSEMÈRE 334 B, CHEMIN DE LA GRANDE-CÔTE 450-978-7032	STE-THÉRÈSE 200, BOUL. DU CURÉ-LABELLE 450-434-5444
BOISBRIAND 407, CHEMIN DE LA GRANDE-CÔTE 450-419-8986	LACHUTE 516, RUE PRINCIPALE 450-562-2423	ROUYN-NORANDA 135 B, RUE PERREAU EST 819-917-3535	TERREBONNE 1021, BOUL. DES SEIGNEURS 450-312-6207
BOIS-DES-FILION 397, BOUL. ADOLPHE-CHAPLEAU 450-312-7727	LA PLAINE 5333, BOUL. LAURIER, LOCAL 178 450-918-3992	SEPT-ÎLES 700, BOUL. LAURE, BUREAU 150 418-968-1350	THETFORD MINES 618, RUE ST-ALPHONSE NORD 418-332-3222
BOUCHERVILLE 1015, RUE LIONEL DAUNAS, LOCAL 103 450-274-6174	LA PRAIRIE 410, BOUL. TASCHEREAU 450-444-0004	STE-FOY, QUÉBEC 2336, CHEMIN STE-FOY 418-657-7030	TROIS-RIVIÈRES 5695 A, BOUL. DES FORGES 819-375-1112
BROMONT 816, RUE SHEFFORD 450-877-1000	LES COTEAUX 317, MONTÉE DU COMTÉ 450-217-2007	SHERBROOKE 4401, BOUL. BOURQUE 819-564-0661	1515, RUE NOTRE-DAME CENTRE 819-379-8999
BROSSARD 7800, BOUL. TASCHEREAU 579-723-7333	LÉVIS 7777, BOUL. GUILLAUME COUTURE, #31 581-629-0484	SOREL-TRACY 51B, RUE GEORGE 450-743-1216	VAL-BÉLAIR 1058, BOUL. PIE XI SUD 418-476-1183
CHAMBLY 1267, AVENUE BOURGOGNE 450-658-5600	LOUISEVILLE 223, AV. ST-LAURENT 819-228-2008	ST-ANDRÉ-AVELLIN OUVERTURE BIENTÔT 122-3, RUE PRINCIPALE	VALLEYFIELD 21, RUE DU MARCHÉ, SUITE 100 450-322-8860
CHANDLER 83 C, RUE COMMERCIALE OUEST 418-689-2323	MASCOUCHE 385, MONTÉE MASSON 450-914-1422	ST-BRUNO 1493, RUE ROBERVAL 450-283-6150	VICTORIAVILLE 173, RUE ST-JEAN BAPTISTE 819-758-6669
CHARLESBOURG 305, 76 ^E RUE OUEST 418-948-2440	MERCIER 240, BOUL. ST-JEAN BAPTISTE 450-692-4110	ST-GEORGES 1521, BOUL. DIONNE OUEST 418-221-7670	VIMONT 26, BOUL. BELLEROSE EST 450-629-6191
CHOMEDEY 4020, BOUL. ST-MARTIN OUEST 450-687-6800	MONTRÉAL OUVERTURE BIENTÔT MONTRÉAL (CENTRE-VILLE) 360, RUE NOTRE-DAME OUEST 514-395-9000	ST-GRÉGOIRE 3665, BOUL. PORT ROYAL 819-375-1112	NOUVEAU-BRUNSWICK
DEUX-MONTAGNES 2871, BOUL. DES PROMENADES, #130 450-491-8000	MONT-JOLI 1564-2, BOUL. JACQUES-CARTIER 418-775-0035	ST-HYACINTHE 3200, BOUL. LAFRAMBOISE 450-768-5412	LAMÈQUE 59 B, RUE PRINCIPALE 1-877-845-2200
DRUMMONDVILLE 459 A, RUE ST-PIERRE 819-477-2771	NEUFCHÂTEL 2084, BOUL. BASTIEN 418-842-3012	ST-JEAN-SUR-LE-RICHELIEU 148, RUE RICHELIEU 450-358-3868	
FABREVILLE 3866, BOUL. STE-ROSE 450-241-1400	PONT-ROUGE 2, RUE ST-PIERRE 581-705-2500	1025, BOUL. DU SÉMINAIRE N., LOCAL 3 450-515-8115	
FERMONT 299, RUE LE CARREFOUR, LOCAL 56 418-287-5600	PRÉVOST 908, CHEMIN DU LAC ECHO 450-327-6360	ST-JÉRÔME 281, RUE DE MONTIGNY 450-565-8484	
GATINEAU 91, RUE GAMÉLIN 819-771-6271		ST-NICOLAS, QUÉBEC 845, RTE MARIE-VICTORIN, LOCAL 17 418-839-3939	

SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK
facebook.com/voyagevasco • www.voyagevasco.com