

enquête • un symbole nautique ressuscité

DIDIER SPADE PEUT-IL RÉUSSIR SON PARI ?

L'homme qui veut reconstruire le France

Entrepreneur visionnaire ou optimiste illuminé ? Didier Spade est bien parti pour faire taire les sceptiques. Le projet avance.

Un navire luxueux, taillé pour les croisières, imaginé pour devenir un symbole du design et du raffinement sur mer, pesant 200 à 250 millions d'euros... Ce projet ronflant porte un nom encore plus imposant : le France, comme le mythique paquebot démantelé récemment en Inde. Ce nouveau bateau ne vit pour l'heure que par la volonté d'un seul homme. Patron de Seine Alliance, une société reconnue grâce au yacht Clipper Paris, Didier Spade, ISG de 53 ans, dégage le bagout d'un vendeur de porte-à-porte, cumulé à l'étincelle du voyageur invétéré. La preuve lorsqu'il raconte la genèse de son projet, un récit chargé en émotion : *«Le France était bien plus qu'un paquebot, une partie de notre histoire ! Il a rencontré des difficultés économiques et sociales, a été abandonné, laissé au quai de l'oubli, puis a été encensé par une chanson de Sardou... Je suis allé dans la salle des ventes aux enchères du nez du France. Des gens pleuraient ! Je n'avais jamais assisté à une vente*

autant chargée d'émotion. Le projet vient de là».

Luxueux, patriotique et écolo

L'affaire a trouvé écho dans la presse une première fois en mai 2009. À l'époque, la nouvelle est passée quasiment inaperçue. Jugée farfelue. Depuis, un site Internet (lenouveupaquebot-france.com) a été créé, le business plan achevé, un partenariat et une commande d'étude aux chantiers STX de Saint-Nazaire signés. Surtout, la réservation du nom «France» pour ce navire vient d'être accordée à Didier Spade par le Registre international français (RIF), service émanant du ministère du Développement durable. La clé pour l'entrepreneur : *«Si je ne l'avais pas obtenu, il n'y avait plus de projet ! Autant reconstruire le France, cela m'enthousiasme ; autant construire un paquebot lambda ne m'intéresse pas».*

Va-t-il pour autant relever le défi technologique que représentait le France en son temps, tant au niveau du gigantisme que de la vitesse ?

«Justement cette course au gigantisme a atteint ses limites. Aujourd'hui, le marché est largement pourvu sur ce point. De grands paquebots ont été mis en veille car on se demande s'il n'y en a pas trop. Et cela me paraît en dehors de mes possibilités. Je me sens capable de trouver 200 à 250 millions d'euros mais je suis incapable de dénicher 1,5 milliard pour un navire de 360 m de long avec 5.000 passagers à son bord. Si les grandes sociétés internationales comme Carnival ont du mal, ce n'est pas moi qui vais y arriver !».

Le paquebot France et Seine Alliance en chiffres

3 activités pour Seine Alliance : paquebot France, les croisières sur la Seine Paris Yacht Limousine, Paris Yacht Marina, proposant dîners et réceptions sur des bateaux luxueux, dont le Clipper	Paris. 200 à 250 millions d'euros de budget pour le nouveau paquebot France. 240 m de long. 500 passagers maximum. Prévision de mise à l'eau : 2015.
--	--



Le patron de Seine Alliance imagine un navire tutoyant l'excellence sur d'autres domaines : «Aujourd'hui, les paramètres ont changé. Il est question dorénavant d'économies d'énergie, d'écologie, d'espace, de bien-être...». Un bateau de croisière à la fois luxueux et estampillé développement durable ? «Ce n'est pas incompatible. Pour qu'il soit écologique, il faut qu'il consomme le moins possible. Notre paquebot ne naviguera en moyenne qu'à 15 nœuds quand les autres vont à 22. En réduisant les vitesses, nous arrivons à gagner en confort, avec moins de vents, et en économies d'énergie». Une décision qui ne pénalise pas son produit, argumentant que les paquebots ont tendance à réduire leur vitesse à chaque hausse du prix du pétrole.

Pour le reste, il compte faire de son navire la vitrine de la «french touch» : design moderne, services de ressourcement du corps et de l'esprit, jardin palmeraie sur le pont, 2 immenses cheminées rouges et noires rappelant celles du paquebot original... Car Didier Spade donne à son projet un élan résolument patriotique : «Nous avons eu une suprématie dans les airs avec le Concorde et sur les mers avec le France ou le Normandie. Depuis, le Concorde est cloué sur un tarmac et le France découpé en morceaux en Inde... J'ai envie de redonner au pays un navi-

re qui portera ses couleurs sur toutes les mers du monde. La France est reconnue comme un pays de goût, de tradition, de savoir-faire... Ce paquebot sera donc une illustration de l'Hexagone».

Optimisme aveugle ?

Le seul fait d'avoir obtenu l'autorisation de reprendre le nom France n'assure-t-il pas pour autant l'avenir du bateau ? «Tout dépend de ce que j'en fais. Si effectivement il est réussi, ce que j'imagine facilement aujourd'hui, ce paquebot sera reconnu dans le monde pour sa différence». Face à l'immensité du projet, pour une société ne gérant que des bateaux naviguant sur la Seine, Didier Spade accepte le procès en optimisme. Mais il se défend de tout excès : «Trop optimiste ? Je ne pense pas. Au contraire, j'avance pas à pas en verrouillant chaque étape avec des professionnels. À chaque fois, mes hypothèses se confirment, tant au niveau du business plan que du type de navire, de sa surface d'exploitation prévisionnelle, du nombre de passagers... Si j'avais été plus optimiste, j'aurais brûlé certaines étapes !».

« Ce bateau doit être la propriété des Français. Je mettrai des actions sur le marché et chacun pourra en acheter plusieurs. »

Didier Spade, P-DG de Seine Alliance

Fatigué d'être taxé d'entrepreneur farfelu ou trop gourmand, il rappelle son parcours : «J'en suis à mon 6^{ème} bateau. J'ai toujours fonctionné ainsi et cela m'a plutôt réussi. Pour ce type de projet, il faut être soi-même hyperdéterminé et hyperenthousiaste. J'ai déjà connu beaucoup de sceptiques pour mon premier navire (ndlr : le Louisiane Belle). J'avais annoncé que j'allais créer une compagnie de bateaux à roues comme sur le Mississippi et que j'allais les mettre sur la Seine. À l'époque, personne n'a misé un franc sur le projet. Or cela a parfaitement fonctionné car mes bateaux étaient assez différents pour susciter un coup de cœur».

Pourtant, peu après la signature officielle avec les chantiers STX pour les premières études techniques, le responsable de la communication de la société, Éric Breux, se voulait prudent

enquête • un symbole nautique ressuscité

Son «France» va fournir du travail à STX et Saint-Nazaire

La perspective de la construction d'un nouveau paquebot France, même s'il ne correspond en rien à l'original au niveau de la taille, ne peut que ravir la société STX France et les chantiers de Saint-Nazaire. Si le France ou le Queen Mary II, plus

récemment, ont fait la gloire de la ville, les commandes se comptent désormais sur les doigts d'une main. Le nombre de navires prévus en livraison pour 2010 ? Deux sûr, un ou deux éventuellement. Loin de la moyenne annuelle d'une dizaine en temps normal. «Pour la région

de Saint-Nazaire, ce serait le salut car, aujourd'hui, ils cherchent de nouveaux clients. C'est une bagarre où il n'existe pas d'ennemis. Les seuls s'appellent la fatalité et le découragement», lance Didier Spade. Comme le confirme Arnaud Le Joncour,

directeur commercial de STX France, le nouveau France aiderait l'activité des chantiers de Saint-Nazaire. «C'est un navire d'une taille largement supérieure à 200 m. Cela représente donc beaucoup de tonnes, d'heures de conception,

de réalisation et des millions d'euros. Nous ne parlons donc pas de quelque chose de négligeable. En revanche, pour le nom France, ce n'est pas une pub pour les chantiers mais pour le projet de Didier Spade. C'est bien vu de sa part sur le plan marketing».

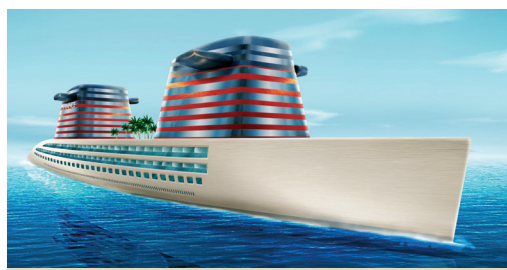
dans les colonnes du quotidien régional «Ouest-France» : «Pour l'instant, il s'agit seulement d'un avant-projet». Contacté par «Entreprendre», Arnaud Le Joncour, directeur commercial de STX France, reste prudent mais croit au projet : «C'est toujours une bonne nouvelle d'avoir des clients. Si Seine Alliance n'est pas aussi gros que Carnival ou RCCL (ndlr : sociétés leaders du marché des bateaux de croisière), l'entreprise a de l'ambition et des idées. Nous sommes dans le cadre du développement d'un business sur une niche et je crois que Didier Spade respecte bien le planning. Il a su s'entourer des bonnes personnes». Seine Alliance a-t-elle les épaules pour le projet ? «Pas actuellement mais il faut se donner un peu de temps. Ce projet va connaître plusieurs étapes : l'avant-projet, qui est l'étape actuelle ; puis en parallèle de la partie technique, le business plan. Il faudra aussi que Didier Spade arrive à convaincre des investisseurs puis progressivement des partenaires. Dans quelques mois, ce package peut rendre l'opération faisable».

L'objectif de Didier Spade : une livraison du navire d'ici 2015. «Pour la conception et la construction d'un paquebot de ce type, il faut compter trois ans», note Arnaud Le Joncour. «Pour une livraison en 2015, la signature d'un contrat doit donc intervenir en 2012. Nous sommes début 2010, cela laisse encore deux ans pour mûrir

ce projet, c'est largement suffisant. Avec un petit peu de chance, cela pourrait même aller plus vite !», note-t-il.

Une souscription publique

Tous les feux sont au vert. Reste à financer ce chantier colossal, à hauteur de 200 à 250 millions d'euros. Évidemment, Seine Alliance ne pourra supporter seule ces frais : «Je mobilise certains actifs pour financer les études



>> Un navire d'une capacité de 500 passagers.

préliminaires à la construction le plus longtemps possible. Je pense pouvoir tenir encore plus d'un an. Ce qui n'est tout de même pas mal. Mais je reste très optimiste pour trouver une solution relais». Pour l'heure, Didier Spade affirme avoir été approché par plusieurs investisseurs potentiels : «Ils attendaient tous que je verrouille le business plan. Il est validé». Pourtant, aucun nom ne franchit ses lèvres. «Ceux qui m'ont contacté ne sont pas connus... mais je n'ai encore fait aucune

démarche de prospection. Et cela ne concerne que le financement relais. À terme, dans mon esprit, ce bateau doit être la propriété des Français. Je mettrai des actions sur le marché et chacun pourra en acheter plusieurs».

Une souscription publique ! Didier Spade compte donc profiter du capital sympathie que peut provoquer la «reconstruction du France». Mais ce genre d'appel aux Français pour l'achat d'actions n'amène pas toujours le succès escompté... on se souvient d'Eurotunnel. «Nous avons la chance en France d'avoir une industrie qui construit des paquebots depuis des décennies. Nous maîtrisons donc parfaitement bien la conception de ce type de projet... alors que nous ne maîtrisons pas forcément bien la réalisation d'un tunnel sous la Manche ! Le prix de revient établi était disproportionné par rapport à la réalité. Sur un paquebot, cette erreur n'arrivera pas !», argue-t-il.

En revanche, Didier Spade, baignant dans le monde de la marine depuis sa plus tendre enfance, n'espère pas d'aides de l'État. Il a tout de même prévenu l'Élysée de sa démarche et se satisfait d'une lettre d'encouragement. L'homme ne compte que sur la singularité de son projet afin de réussir. Il espère même que des armateurs lui proposeront de réaliser des navires jumeaux... Un optimiste invétéré. Comme la plupart des entrepreneurs.

●
Benoît Léty