Les Echos

16 RUE DU QUATRE SEPTEMBRE
75112 PARIS CEDEX 02 - 01 49 53 65 65

29 JANV 10
Quotidien Paris
OJD : 121026

Surface approx. (cm²) : 947
N° de page : 8

DIDIER SPADE VEUT CONSTRUIRE LE SUCCESSEUR DU MYTHIQUE PAQUEBOT

Il veut ressusciter le « France »

Le patron d'une compagnie parisienne de vedettes fluviales s'est mis en tête de redonner vie au célèbre navire de croisière français. Son projet ? Un navire écolo et novateur... Une idée soutenue par les chantiers STX de Saint-Nazaire, dont le coût est estimé à 250 millions d'euros. Reste à trouver les investisseurs.

AFP

▲ 8 février 1962. Première traversée transatlantique. Le « France » assure la liaison Paris-New York. Mais cette ligne est fortement concurrencée par les avions.

▼ Il y a un an, Didier Spade (photo) s'était fait souffler le nez (du « France ») lors d'une vente aux enchères. Devenu son ami, l'acquéreur lui a prêté la pièce, qui trône aujourd'hui sur les quais du port de Grenelle, à Paris.

FRÉDÉRIC RÉGLAIN/FEDEPHOTO

▶ S'inspirant de l'ancien « France », l'entrepreneur a repris le principe des deux grandes cheminées en les transformant en espaces de vie. Le navire de croisière sera écologique, avec un éclairage basse consommation, des technologies de propulsion dernière génération, et, surtout, une vitesse volontairement réduite pour limiter les rejets de CO_2.

DR

Eléments de recherche : PAQUEBOT FRANCE : uniquement cité avec Didier Spade

Les Echos

16 RUE DU QUATRE SEPTEMBRE
75112 PARIS CEDEX 02 - 01 49 53 65 65

29 JANV 10
Quotidien Paris
OJD : 121026

Surface approx. (cm²) : 947
N° de page : 8

Redonner vie au « France ». L'idée peut paraître saugrenue. Mais, pour Didier Spade l'affaire est tout sauf une lubie passagère… La passion chevillée au corps, ce patron d'une compagnie parisienne de vedettes fluviales s'est en effet mis en tête de ressusciter le mythique paquebot national. Celui que la France a « *laissé tomber* », comme le dit la chanson… C'était il y a trente-cinq ans, et le navire en question était le troisième du nom (lire encadré ci-dessous). Aujourd'hui, Didier Spade mobilise toutes les compétences et les bonnes volontés pour construire son successeur.

Ce pari un peu fou a commencé à prendre corps il y a un an, lors de la vente aux enchères des derniers objets du « France ». Et notamment de la partie supérieure de l'étrave, avec son balcon. Une pièce ô combien emblématique pour les nostalgiques du paquebot. Didier Spade en fait partie. Il est prêt à signer un gros chèque pour emporter la mise, s'enflamme… Mais à 210.000 euros, il lâche prise et le nez du « France » lui échappe au profit d'un autre passionné : Jean-Pierre Véron, président de Norev Développement, qui prévoit de s'en servir pour promouvoir un programme immobilier à Port-Deauville. L'idée séduit, preuve que la magie du « France » continue d'opérer : trois semaines plus tard, quatorze appartements sont déjà vendus… Mais l'histoire va rebondir.

Une affaire de famille

A l'issue de la vente, les deux protagonistes se rencontrent et sympathisent au point que l'acquéreur du « nez », haut de 5 mètres, propose de le prêter à Didier Spade. Depuis, la pièce est toujours installée sur les quais du port de Grenelle, au siège de sa société de vedettes événementielles, Paris Yacht Marina. Fasciné par ce petit bout d'étrave, Didier Spade passe une nuit à dessiner sur son ordinateur un navire de croisière, qu'il décide de baptiser « France ». « *J'ai travaillé toute la nuit,* raconte-t-il. *Au petit matin, j'ai commencé à y croire.* » Les jours passent, et l'idée de monter un projet pour construire un nouveau paquebot l'obsède. Il faut dire que pour lui, le « France » est un peu une affaire de famille… Naguère, son grand-père et son père dirigeaient une entreprise de décoration qui s'est très vite spécialisée dans les navires de croisière. Le grand salon du « Normandie », en 1935, ce sont eux. Comme la salle à manger des 1res classes sur l'« Ile-de-France » en 1949, ou encore le salon de musique du « Liberté » en 1950. Didier Spade, lui, ne décore pas les bateaux. Il les dessine. C'est lui qui a conçu les six vedettes de sa société, qui sillonnent la Seine. Mais « *après vingt ans de vie professionnelle fluviale* », l'armateur parisien avait « *vraiment envie de monter un projet lié à la mer* ». Bien conscient, cependant, que le fluvial et le maritime sont deux mondes différents. Il prend donc contact avec le Cluster maritime français – association regroupant plus de 120 entreprises et fédérations professionnelles du monde maritime en France. Ce dernier trouve « *l'idée excellente* ». « *L'économie de la mer a besoin de projet qui accroche le grand public, et celui-là a une forte symbolique* », souligne son président, Francis Vallat, qui lui ouvre son carnet d'adresses. « *Au départ, nous avons été amusés, puis intéressés, et, renseignements pris, nous avons très vite eu le sentiment d'une démarche sérieuse* », poursuit-il. Ce soutien actif donne une nouvelle dynamique au projet, en facilitant notamment les contacts professionnels et les démarches administratives. Didier Spade multiplie les rendez-vous avec des experts maritimes, se rapproche d'architectes navals, et planche plus sérieusement que jamais sur le futur bateau.

Après six mois de démarches, la signature d'un contrat de partenariat avec les chantiers STX de Saint-Nazaire (les ex-Chantiers de Saint-Nazaire) marque une étape décisive. Peu à peu, le projet se structure… « *Nous sommes heureux de travailler sur ce bateau,* commente Arnaud Le Joncour, directeur commercial et marketing de STX Europe. *Didier Spade est passionné et nous transmet son enthousiasme. Nous avons pour mission de transformer un rêve en navire réaliste.* »

Vitrine du savoir-faire français

Actuellement, une cinquantaine de personnes aux compétences très variées travaillent sur le futur « France », qui bénéficie, malheureusement, de la faiblesse du plan de charge du chantier. « *Les armateurs, inquiets des répercussions de la crise pour les navires de croisière, ont gelé toutes leurs commandes* », reconnaît ce cadre de Saint-Nazaire, trop jeune pour avoir connu le dernier « France », mais que l'idée d'un nouveau paquebot du même nom séduit beaucoup. « *Pour nos hommes, ce serait une commande formidable, même si sa taille de 50.000 tonneaux n'a rien à voir avec les 150.000 tonneaux du "Norwegian Epic"* », le dernier gros paquebot de croisière en cours de construction dans le chantier nazairien.

Didier Spade en est convaincu : « *Pour réussir le pari, il faut faire un bateau différent.* » Pas question, donc, de construire une version moderne du géant des mers sorti des chantiers bretons en 1960. Mais, dans l'esprit de son concepteur, le futur navire devra être, comme ses prédécesseurs, une vitrine du savoir-faire français. « *Ce nouveau paquebot ne ressemblera à aucun autre bateau de croisière* », promet l'entrepreneur, qui constate que les navires sortis de chantiers ces dernières années ont tous été construits sur le même modèle. « *Je ne veux pas participer à la course au gigantisme à laquelle se livrent les croisiéristes. L'objectif n'est pas de proposer un nouvel immeuble flottant comme l'"Oasis of the Sea", capable d'accueillir 5.000 passagers. Au contraire…* », explique-t-il. « *J'ai travaillé sur un design très différent, une coque effilée qui pénètre bien dans l'eau et permettra aux passagers d'avoir la sensation d'être proches de la mer.* » En dessinant son projet, Didier

L'épopée

C'est en 1864 que le premier « France » fut mis à l'eau. Bateau mixte, à voile et moteur, ce deux-mâts de 108 mètres de long était équipé de roues à aubes, avant de subir de profondes modifications pour bénéficier des progrès technologiques de l'époque. Toutefois, ce navire de transport sera symboliquement coulé, en 1915, par un sous-marin allemand.
Le deuxième du nom, deux fois plus long avec ses 218 mètres et ses 4 cheminées, assure la liaison Le Havre-New York à partir du 20 avril 1912, soit cinq jours après le naufrage du « Titanic ». Surnommé le « Versailles de l'Atlantique » en raison de son luxe et de l'élégance de ses aménagements, il va être reconverti en croiseur auxiliaire après la déclaration de guerre, puis comme transporteur de troupes et navire hôpital. Après le conflit, il reprendra du service, puis finira navire de croisière en 1932. Le plus mythique est bien sûr le troisième « France », dont l'épopée commerciale était peut-être condamnée dès le départ : il fut lancé en 1960, année où Air France inaugure ses Boeing 707 sur la ligne Paris-New York. Une concurrence qui va très vite lui porter préjudice : malgré l'objectif affiché d'avaler l'Atlantique à 30 nœuds – au prix d'énormes coûts d'exploitation –, le paquebot ne pouvait évidemment pas rivaliser avec les avions de ligne.

Les Echos
16 RUE DU QUATRE SEPTEMBRE
75112 PARIS CEDEX 02 - 01 49 53 65 65

29 JANV 10
Quotidien Paris
OJD : 121026

Surface approx. (cm²) : 947
N° de page : 8

Spade s'est néanmoins inspiré de l'ancien « France » sur un point : les deux grandes cheminées qui annonçaient, de loin, le paquebot dans tous les ports. Il en a repris le principe en les transformant en espaces de vie. De la coque d'environ 240 mètres de long sur 50 mètres de large émergent deux hautes structures qui abriteront restaurants, espaces de détente, salon de lecture, un casino, un bar panoramique, une chapelle, des suites. « *Je veux des cabines spacieuses, de 45 m², pour que les passagers se sentent bien* », précise-t-il, avant d'évoquer son autre idée du luxe : une palmeraie qui reliera les deux « cheminées » par un grand pont jardin. La plage arrière, en gradins sur quatre niveaux, accueillerait une grande piscine à débordement donnant le sentiment aux passagers de se baigner dans la mer.

Didier Spade souhaite aussi un navire écologique, avec un éclairage basse consommation, des technologies de propulsion dernière génération, et surtout une vitesse volontairement réduite. « *En limitant à 18 nœuds la vitesse de croisière, cela réduira considérablement les rejets de CO_2* », assure le père spirituel du projet.

Du rêve à la réalité

Sur le papier, le rêve est donc en train de devenir réalité. Reste à en boucler le financement… « *J'assure actuellement toutes les études préalables, les recherches, le "business plan" et sa validation par un cabinet d'audit à Monaco* », confie l'entrepreneur. A ce stade, toutes les dépenses sont engagées par la société Seine Alliance, au capital de 2 millions d'euros, dont Didier Spade est propriétaire à 100 %. L'intéressé estime le budget nécessaire à environ 250 millions d'euros. « *Je cherche des investisseurs. J'ai déjà des pistes très sérieuses* », indique-t-il, en précisant qu'il lui faut lever 20 % du coût total pour lancer la construction. « *C'est le chantier qui se chargera de financer la construction.* » Un montage financier qui lui permettra ensuite d'aller au bout de son rêve : « *Dans mon esprit, il faut que les Français s'approprient ce nouveau "France".* » Au vu du succès du site Lenouveaupaquebotfrance.com, l'homme est convaincu que le bateau, comme ses prédécesseurs, va susciter un réel enthousiasme populaire. « *J'ai l'intention, le jour de sa mise à l'eau, de lancer une augmentation de capital en Bourse, ce qui permettra à tous ceux qui aiment l'idée de ce bateau d'en être les propriétaires.* » Le rendez-vous est pris. Si tout se passe sans encombre, la quatrième vie du « France » commencera en 2015…

PATRICIA-M. COLMANT