

Le nouveau projet de paquebot *France*

► **Renaissance.** Depuis 2009, Didier Spade est « l'homme du *France* ». Après sa rencontre inopinée avec le nez du célèbre paquebot transatlantique, il ne cesse de mobiliser les énergies pour lancer un nouveau *France*.



Exposant au salon Euromaritime, organisé par Infomer, le pôle mer d'Ouest-France, et le Gican à Paris, Didier Spade présente son projet d'un nouveau France.

Entretien



Didier Spade, armateur de navires touristiques sur la Seine et gérant de la société Paris Yacht Marina.

Vous avez relancé ce projet en 2011-2012, le navire devait voir le jour entre 2015 et 2018.

Où en êtes-vous ?

En 2009, j'ai reçu le nez de l'ancien *France*, qui m'a été confié. C'est ainsi que cela a commencé. J'ai commencé à monter le projet en 2010. Mais quand on a entamé la levée de fond, le secteur de la croisière, qui jusque-là connaissait un creux de production, a commencé à prendre de l'essor de manière inattendue. Au point que, compte tenu de l'état des carnets de commandes des chantiers, nous serions, avec la taille prévue initialement, dans l'impossibilité de le construire dans des délais raisonnables.

Qu'avez-vous décidé ?

J'ai décidé de revoir les plans, pour relancer un projet *France* qui s'adapte à cette nouvelle conjoncture. La réduction de gabarit ouvre la possibilité de trouver un créneau, en sous-traitance, même si bien entendu nous souhaitons que les chantiers de Saint-Nazaire (qui ont construit le *France* d'origine) restent impliqués : ils peuvent prendre la commande et la faire faire par un autre chantier. Ce qui est certain, c'est que je n'irai pas

le faire construire en Chine. Par rapport au projet initial qui prévoyait 800 passagers, 68 000 tonnes, 260 mètres de long sur 32 de large, le nouveau France ne ferait plus que 37 000 tonnes, 190 mètres de long sur 26 de large et sa capacité serait de 450 passagers. Avec des lignes en revanche inchangées par rapport au projet initial. Nous allons chercher, pour les fournisseurs, à avoir la représentation française la plus large possible. Sachant que nous conservons une conception française.

Quelle compagnie exploitera le navire ?

Pour l'exploitation c'est pareil : on n'imagine pas un bateau qui s'appelle *France* exploité par une grande compagnie américaine. Je préférerais déjà qu'il soit européen, et s'il pouvait être français, ce serait encore mieux. C'est un bateau « world wide », il pourra naviguer partout, mais il n'aura pas de vocation transatlantique. Ce sera un navire de croisières au sens propre. Nous allons bientôt recevoir le nouveau plan d'aménagement, le nouveau business model et toutes les images de synthèse. Mais la silhouette reste exactement la même.

N'êtes-vous pas trop contrarié par ce contretemps ?

C'est une démarche pas forcément rationnelle... C'est un projet tellement atypique qu'on ne peut pas le considérer comme un projet normal, c'est un projet coup de cœur. Qui ne m'empêche pas de chercher une solution de sortie du navire réaliste. Cela prend un petit peu plus de temps que prévu

mais je suis du genre à aller jusqu'au bout de ce que j'entreprends. *L'Herminone* a pris 17 ans. Ce sont des projets de vie. On n'est pas pressés. C'est une démarche humaine, une aventure humaine, des rencontres...

Vous avez un autre projet de navire, sur la Seine, et en lien avec les énergies propres ?

J'exploite des bateaux sur la Seine depuis 1990 avec Seine Alliance, et j'exploite aujourd'hui la société Paris Yacht Marina. Dans ce cadre, je compte développer, d'ici juin 2018,

un navire fluvial complètement électrique, le « YESS » qui signifie « Yacht électrique sur Seine ». Le but est d'élaborer un yacht zéro émission pour naviguer en ville. Un financement via souscription obligatoire a été lancé. J'ai déjà été contacté par des personnes qui sont intéressées par ce modèle et ce système de propulsion. Si ce prototype a le succès que je pense qu'il aura, il fera des émules.

Recueilli par
Alexandra TURCAT.



Construit à Saint-Nazaire, le paquebot France a été inauguré en 1960.