



Seine Alliance

Communiqué de presse
Novembre 2011

stxFrance



Le *made in France* sur toutes les mers du monde

***Lancement de la 3^{ème} phase d'études :
La décoration intérieure et la gastronomie***



Visuels disponibles en HD sur www.art-et-communication.fr

Contact-presse Le nouveau France : Sylvie Robaglia
Art & Communication - +33(0)6 72 59 57 34
sylvie@art-et-communication.fr

Contact-presse STX France : Delphine Gledel
+33(0)2 51 10 90 37
delphine.gledel@stxeurope.com

« Un projet qui a du sens » Alain Ducasse

Le projet de construction du Nouveau Paquebot France, piloté par Didier Spade depuis mars 2009, tient le cap et entre dans sa troisième phase avec un début de construction prévu en 2013 pour une mise à l'eau en 2015.

Après une première étude sur **l'aspect extérieur du navire** réalisée par les Chantiers STX de Saint-Nazaire en 2009/2010, les résultats de la seconde mission remis en juin dernier par les ingénieurs nazairiens ont validé les principaux aspects techniques et réglementaires du navire.



Ils ont par ailleurs dévoilé **la répartition des différents espaces** qui le composent : pas moins de 8 restaurants, une douzaine de salons et bars thématiques, un espace bien-être/spa en duplex de 1.300 m², une grande salle de spectacle, une palmeraie...etc.

La troisième phase qui débute à partir de maintenant vise à élaborer **l'aménagement intérieur**.

Plusieurs créateurs français talentueux se sont d'ores et déjà mis au travail. Quant à la gastronomie, Didier Spade s'est rapproché d'**Alain Ducasse** pour lui confier toute la définition et l'organisation de la restauration à bord.

Alain Ducasse et Didier Spade au Plaza-Athénée

« C'est le grand projet français du moment. En acceptant de définir et d'organiser les 8 restaurants à bord du futur paquebot France, mon objectif est de véhiculer l'expérience française de l'art du bien vivre et du bien manger ».

Alain Ducasse



Les créateurs du nouveau style France

Ambassadeurs des talents français à l'étranger ou ayant déjà exécuté des réalisations sur des yachts, les designers qui ont commencé à travailler sur les aménagements du navire partagent tous une passion et un enthousiasme communs pour le projet du nouveau France.

Nous pouvons déjà citer (par ordre alphabétique) :

Danièle Chopard

Agnès Comar

Stéphanie Coutas

Matali Crasset

Jacques Garcia

Patrick Jouin

Mathieu Lehanneur

Olivia Putman

Brigitte Saby

Jean-Michel Wilmotte

François Zuretti

Le scénographe Jean Rabasse

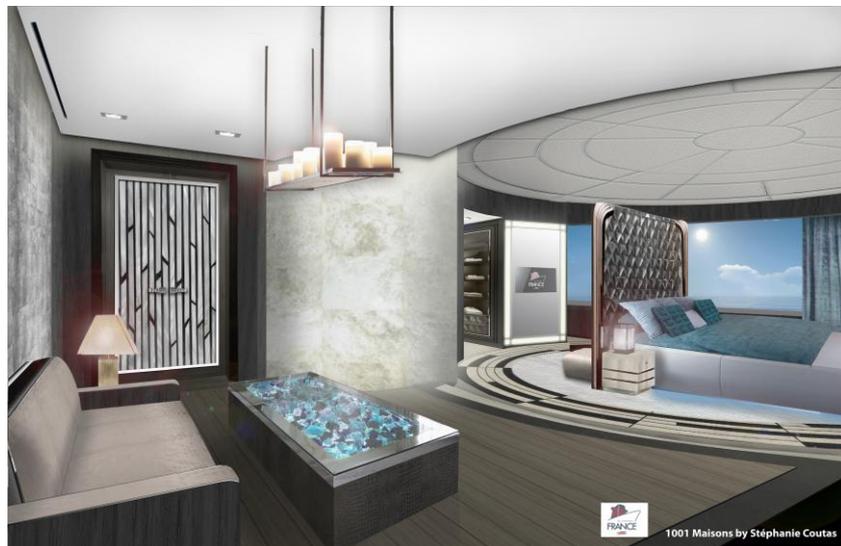
Et l'architecte paysagiste Xavier Loup



Premières perspectives

ci-dessus : une suite supérieure de 60m² dessinée par la décoratrice **Brigitte Saby** dans deux styles différents au centre style années 30 et en haut plus contemporain.

Ci-contre : une suite supérieure d'angle de 70m² imaginée par **Stéphanie Coutas** avec un lit pivotant sur 360°.

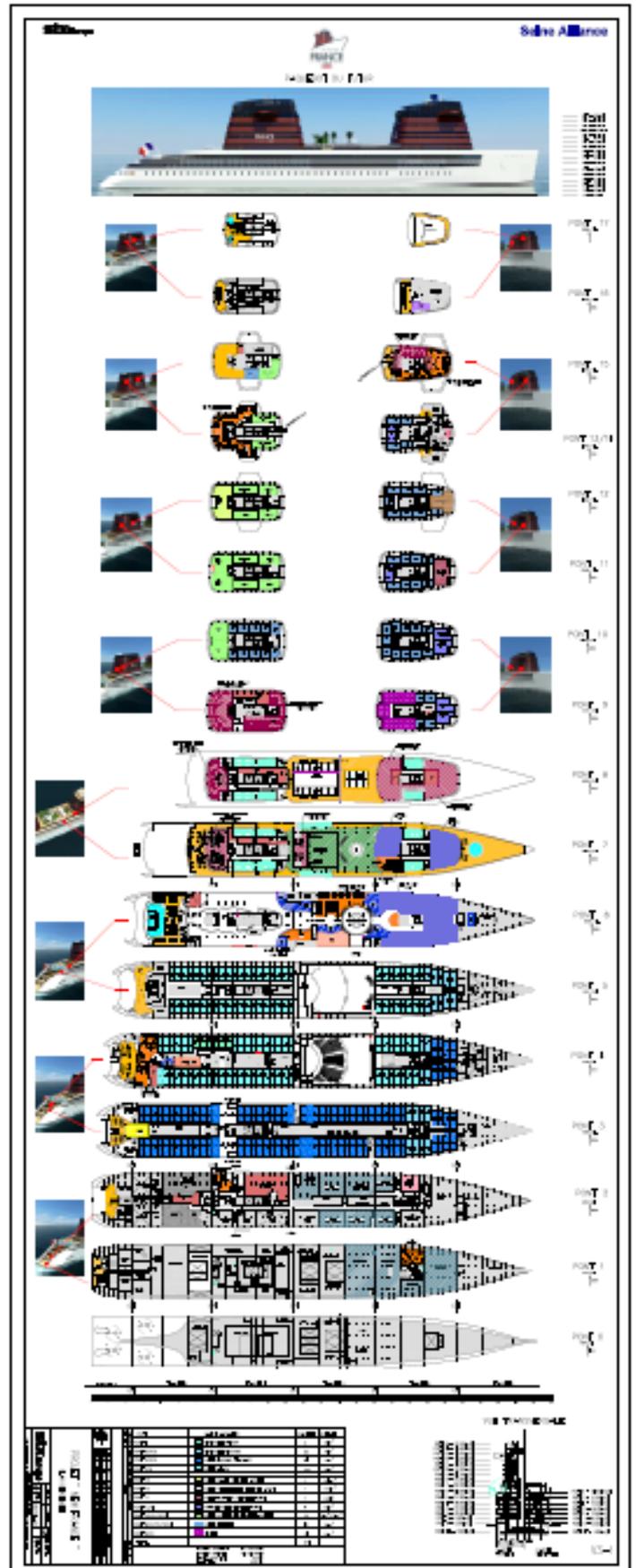




Fiche Technique du Nouveau France

Longueur	260 m
Largeur	30 m
Tirant d'eau	6 m
Vitesse maximum	20/21 nœuds
Vitesse de croisière	15 nœuds
Nombre de ponts passagers	17
Nombre de cabines	environ 300 (de 30 à 170m ²) 14 suites single (16m ²)
Nombre de passagers	640
Nombre de restaurants	8
Nombre de salons/bars	12
Aménagements de Loisirs	2 piscines Spa de 1300m ² Salle de spectacle Ecole de cuisine Piste de pétanque Simulateur de golf Espace virtuel 4D Casino Et bien plus...
Budget estimatif	environ 350 millions d'euros

Ci-contre : plan réalisé par les chantiers STX France de Saint-Nazaire Octobre 2011



Pourquoi le nouveau *France* sera unique au monde

Une ligne épurée radicalement différente

Les lignes du nouveau France sont celles d'un nouveau concept de navires. Plus tendues, plus fines, plus élancées, elles lui confèrent une silhouette insolite, en rupture totale avec les autres paquebots, dont l'esthétique est parfois un sujet de polémique. Les deux cheminées, rappelant celles mythiques de son prédécesseur, et qui abritent des suites, des salons, des restaurants, le rendront reconnaissable parmi tous ses congénères.



Un navire « écologiquement correct »

Avec une vitesse de croisière bien inférieure à celle du France (15 nœuds contre 31 nœuds), le nouveau France se veut un navire écologique. Les ingénieurs de Saint-Nazaire ont développé une carène effilée et pénétrante, pour consommer moins d'énergie. Le fuel lourd, plus polluant, a été banni au profit du gasoil et du Gaz Naturel Liquéfié (GNL), grâce à des moteurs pouvant fonctionner en bicarburation. La recherche systématique concernant la préservation de l'environnement dans la conception même du navire a privilégié des systèmes innovants de récupération de chaleur pour chauffer les piscines par exemple, ou encore un procédé de désalinisation de l'eau de mer afin de limiter l'utilisation d'eau douce.



Un paquebot qui a tout du yacht

Son faible tirant d'eau (6 mètres) lui permettra d'aller dans des endroits où beaucoup d'autres navires de croisières n'ont pas accès. A l'arrière, une succession de ponts qui descendent majestueusement vers la mer, aboutit à une marina où les croisiéristes pourront, lors de certaines escales, pratiquer des sports nautiques. La proue du navire est également accessible aux passagers. Les cabines, spacieuses, ont une superficie minimum de 30 m².



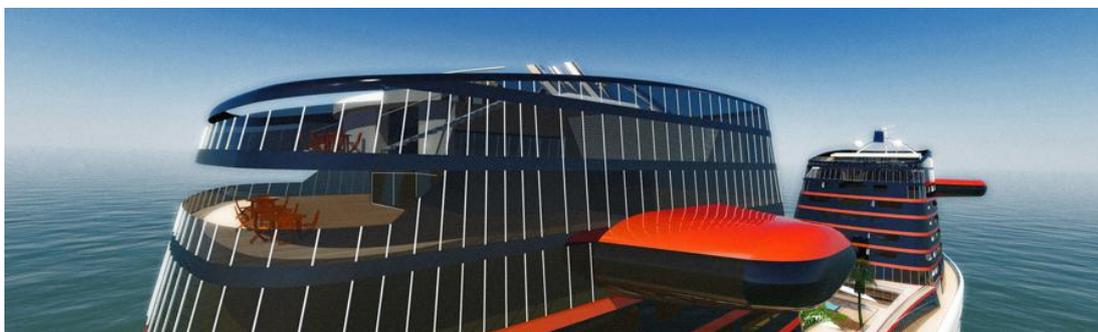
Des aménagements originaux et inédits

En plus des éléments distinctifs du navire déjà décrits, les passagers pourront profiter d'une palmeraie de 1200m² située entre les deux cheminées, traversée par un ruisseau d'eau vive alimentant des vasques de relaxation, d'un espace bien-être/spa de 1300m² sur deux niveaux, d'un bar-salon situé dans l'aileron vitré de la cheminée arrière et permettant de déguster un cocktail avec une vue verticale sur l'océan (photo ci-dessous), d'une belle salle de spectacle pouvant accueillir les plus grands artistes, d'une école de cuisine, d'un bar sous la mer, « Le Nautilus », d'où l'on pourra admirer la faune aquatique à travers les hublots.

L'excellence française

Les grands designers français vont maintenant se pencher sur la décoration intérieure. Sur le pont N°6, une grande avenue, les « *Champs Elysées* », relie l'arrière à l'avant du bateau. L'arrière accueille les salons « *rive droite* » et « *rive gauche* » tandis qu'à l'avant, la place centrale du navire, nommée « *L'Étoile* », dessert la salle de spectacle, le salon Normandie, les boutiques des marques de luxe françaises, le casino et le spa.

Huit restaurants thématiques, ainsi qu'un bar à vins et fromages, et de nombreux autres espaces originaux agrémenteront le séjour de croisiéristes à la recherche de l'exception française.



Rappel des dates clés du projet

8 et 9 février 2009 : Vente chez Artcurial des derniers vestiges du paquebot France de 1962 démantelé en Inde en 2008. Après une bataille acharnée, c'est Jean Pierre Véron, un promoteur parisien, qui s'approprie le nez du France, mais les circonstances le conduisent à le prêter à Didier Spade qui l'a finalement conservé.

13 mai 2009 : Influencé par le passé de sa famille, décorateurs de paquebots, et par la présence du nez du France, Didier Spade lance son projet de reconstruction d'un nouveau paquebot France (photo ci-contre en haut).

1^{er} et 2 décembre 2009 : Didier Spade officialise le projet aux Assises de la Mer de Brest : il travaillera avec les Chantiers de Saint-Nazaire et il a obtenu de l'Etat français une attestation de réservation du nom France établi à son nom pour son futur paquebot.

Avril 2010 : les Chantiers STX de Saint-Nazaire remettent une première étude technique validant l'aspect extérieur du navire.

Juin 2010 : Didier Spade procède à une émission d'obligations « France » dans un cadre restreint (par opposition à un « appel public à l'épargne ») afin de l'accompagner dans le financement des études préalables à la construction.

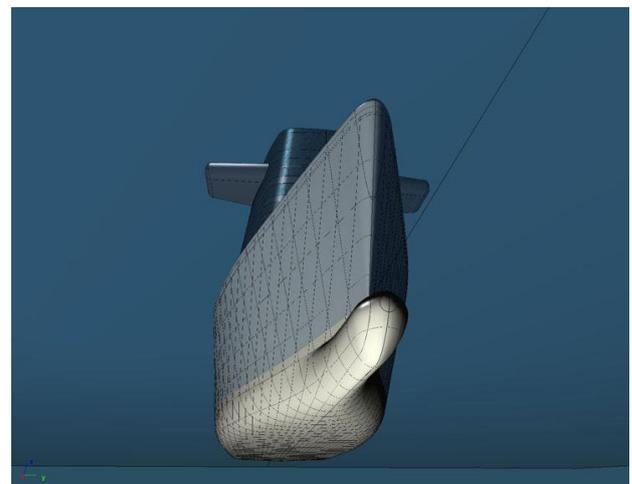
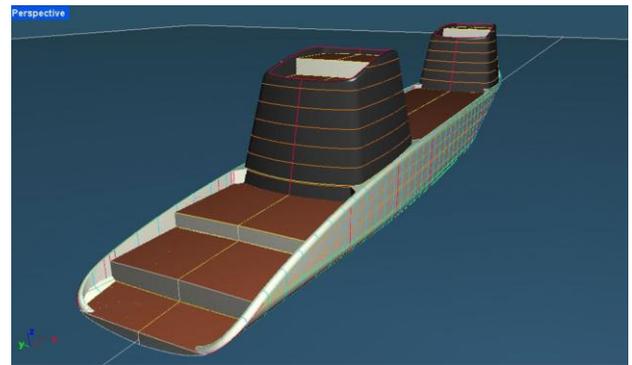
Septembre 2010 : ouverture de l'Atelier du France à Paris Yacht Marina, la compagnie fluviale parisienne de Didier Spade. L'Atelier du France est une sorte de « quartier général » du projet, permettant de recevoir ingénieurs, consultants, designers et d'informer régulièrement de son avancement les passionnés du projet.

9 février 2011 : le Nouveau France rentre au Musée de la Marine, un espace entier lui est consacré.

Juin 2011 : Les Chantiers STX de Saint-Nazaire remettent leur 2^{ème} étude et un plan quasi définitif du navire.

Octobre 2011 : le projet est en phase d'aboutissement, son arrivée à « maturité », permettant d'engager prochainement la recherche du financement auprès d'investisseurs. Comme Didier Spade s'y est engagé, le montage financier devra prévoir la possibilité pour tous ceux qui le souhaitent, d'acquérir des actions de la société propriétaire du France : « *les français doivent pouvoir se réapproprier leur paquebot* ».

Les premières esquisses réalisées dès 2009 montrent l'évolution du projet



Entretien avec Didier Spade



Photo AFP © Frank Fife

Issu d'une famille de décorateurs de paquebots, Didier Spade s'est tout d'abord attaqué à la navigation fluviale sur la Seine. En 1990, il crée la « Compagnie des Bateaux à Roue » qu'il revend en 2008 pour se lancer dans une nouvelle réalisation : « Paris Yacht Marina », premier lieu dédié au yachting de prestige dans la capitale.

Sa flotte se compose d'une flottille de petits yachts et d'une « unité amirale », le « Clipper Paris » un luxueux yacht classique de 54 mètres qu'il a fait construire à Saint-Nazaire en 2007 et que les entreprises et les particuliers peuvent affréter pour leurs événements.

C'est à Saint-Nazaire qu'il renoue avec le monde des navires de croisières lorsqu'il découvre, au musée « Escale Atlantique », la reconstitution du salon de musique du paquebot Liberté, agencé par son grand-père, Baptistin Spade.

Quelles sont les prochaines étapes du projet de construction du Nouveau France ?

D.S Le calendrier prévu initialement est à ce jour respecté : la partie conceptuelle du navire est pratiquement achevée, 2012 sera consacré à la mise en place du financement pour un démarrage de la construction en 2013 et un lancement en 2015, comme annoncé initialement.

Quels sont les signes qui vous font croire que le projet aboutira ?

D.S Depuis deux ans et demi que je pilote ce projet, j'ai constaté de nombreuses évolutions économiques, sociologiques et financières qui me confortent dans l'idée que nous irons jusqu'au bout : tout d'abord l'évolution du marché de la croisière qui est en progression constante malgré la crise financière, et l'arrivée sur le marché de nouveaux clients notamment asiatiques, puis, l'adhésion du plus grand nombre ; au début le public était assez sceptique face à l'ambition du projet et aujourd'hui je reçois le soutien de grands professionnels, industriels et personnalités au plus haut niveau de l'Etat, qui sont tous enthousiasmés par cette aventure.

Quelles sont les plus grosses difficultés que vous rencontrez ?

D.S La charge de travail, elle est colossale même si j'ai une équipe très soudée autour de moi ; je veux pouvoir tout regarder, tout analyser, c'est dans ma nature, je suis un perfectionniste.

Le financement d'un tel projet ne vous fait-il pas peur ?

D.S Non car il y a de nombreux investisseurs prêts à placer leur argent dans une telle réalisation aussi ambitieuse que réaliste et surtout porteuse d'une image internationale très forte. J'ai déjà été approché par des fonds et des organismes de recherche de financement mais je ne veux pas céder à la tentation avant que le projet ne soit conceptuellement totalement abouti.

Qu'est ce qui vous motive dans une telle aventure ?

D.S Combattre les idées reçues surtout quand c'est au service des belles valeurs qui ont modelé ma vie : la pugnacité, la créativité, l'engagement professionnel, la sérénité. Ma démarche est totalement originale y compris dans la conception du navire. C'est aussi ce qui en fera un paquebot de croisière différent des autres et qui aura sans aucun doute « *un petit supplément d'âme* ».

Pour suivre les actualités du nouveau France www.lenouveaufrance.com



Jacques Hardelay Directeur Général de STX France depuis juin 2006 et Didier Spade

Les ex-Chantiers de l'Atlantique, devenus STX France suite au rachat par STX Europe en novembre 2008, ont une expérience de 150 années dans la construction navale. Sont notamment sortis de ses cales les mythiques paquebots Normandie, France ou encore Queen Mary 2.

Que pensez-vous du projet de construction du Nouveau paquebot France piloté par Didier Spade ?

J.H Aux chantiers STX de Saint-Nazaire, nous sommes au cœur de la construction navale mondiale de tous les grands paquebots de croisière et nous observons une convergence des tendances dans la conception des navires qui leur confère une certaine uniformité. Le nouveau France a la singularité d'être un projet industriel franco-français : tous les partenaires associés au projet sont français, et apportent une identité et un savoir-faire français. En cela il se différencie de tous les autres. En outre, pour nous qui n'avons plus construit de paquebot sous pavillon français depuis plus de 10 ans, nous y voyons un symbole très fort.

En quoi ce projet est-il différent de ceux sur lesquels vous travaillez à Saint-Nazaire ?

J.H De par son design, le nouveau France a une originalité, un style et une ligne qui accrochent immédiatement et qui donnent envie de monter à bord. Les deux cheminées sont une idée modernisée des liners des années 50, un style qui n'a pas été réinterprété depuis 50 ans.

Il sera reconnaissable entre tous et il sera une destination en soi. (Les futurs passagers ne seront pas simplement partis en croisière, ils auront été sur le nouveau France !)

Quels sont les signes qui vous font croire que le projet aboutira ?

J.H La conviction de Didier Spade. Il a su générer l'engouement du public avec une approche tout à fait originale de sa communication. Il a su donner à son projet une envergure nationale, et il contribue à apporter une bouffée de rêve et d'optimisme dans un environnement particulièrement gris. Nous-mêmes chez STX, nous nous engageons à faire tout notre possible pour qu'il se réalise.

Quel est l'avenir de la croisière pour ce type de paquebot ?

J.H Le nouveau paquebot France se positionne sur le segment de marché des croisières de luxe, contrairement à la plupart des navires. Il s'adressera à une clientèle très internationale mais sélective, amoureuse de l'art de vivre français, et qui voudra faire une croisière sur un paquebot mythique. Et pour le mythe il y a toujours des clients !