



ÉVÉNEMENTS



De gauche à droite : Francis Valfat, Vice-Président de THE BRIDGE, Yves Gillet, PDG Groupe Keral, David Dingle, Président de la Compagnie Cunard, Fred Vroom, juriste, Patrick Boissier, Président de THE BRIDGE, Frédéric Marchand, juriste, Damien Grimont, Organisateur de THE BRIDGE et Jean-Marie Biette Secrétaire de THE BRIDGE

The Bridge ou le plus grand pont du monde

Quatre des plus grands multicoques de la classe Ultime (Macif avec François Gabart ; Idec avec Francis Joyon ; Sodebo Ultim avec Thomas Coville et Actual avec Yves Le Blévec) prendront le départ (le 25 juin 2017) depuis Saint-Nazaire jusqu'à New York d'une épreuve aussi singulière qu'exceptionnelle. Une épreuve dont le modèle économique repose sur la commercialisation de cabines de croisière à bord du Queen Mary 2 ! Son organisateur, Damien Grimont, nous raconte la genèse de ce défi hors norme.

Propos recueillis par Emmanuel Frattali

Quelle a été votre motivation pour imaginer une aventure pareille ?

L'idée m'est venue en haut d'un immeuble à Saint-Nazaire. Cette ville c'est la cité des paquebots. Pour faire un événement à Saint-Nazaire, il faut le faire avec un paquebot. Tout de suite, j'ai eu en tête le Queen Mary 2, le plus prestigieux des paquebots du monde. Il a aussi une valeur émotionnelle forte dans la région : c'est à la fois la plus grande fierté du territoire parce que 100.000 personnes ont travaillé dessus et en même temps il est parti dans la douleur avec l'accident sur la passerelle (l'effondrement d'une passerelle d'accès avait fait 16 morts en 2003, ndlr). C'est un bateau qui a besoin de se

réconcilier avec le territoire alors qu'il n'est jamais revenu à Saint-Nazaire.

Pourquoi une transatlantique jusqu'à New York ?

À l'origine, je pensais aux dix ans du record SNSM. Mais l'événement n'était pas assez puissant médiatiquement pour faire revenir le Queen Mary 2. Pas assez international. Il fallait quelque chose hors du commun. Tout le monde pense que le monument aux morts sur la plage est lié au débarquement de 1944, alors que non. Il rend hommage à celui des Américains en 1917. J'ai réalisé, en me documentant, de l'ampleur et de l'influence de cet



événement sur le territoire (14.750 soldats américains ont débarqué à Saint-Nazaire, ndlr). C'est alors que l'idée de The Bridge a pris corps.

Pour la première fois, un projet privé est labellisé par la Mission du Centenaire. Quelles ont été les difficultés rencontrées ?

Elles ont été invraisemblables. La première a été de réussir à affréter le Queen Mary 2. Le bateau est plein 365 jours de l'année. L'été est aussi la période la plus profitable pour Cunard, la compagnie britannique propriétaire. Au départ je pensais qu'en prenant 300 places le Queen Mary 2 se ferait un plaisir de passer par Saint-Nazaire. C'était sous-estimer que ce que représente ce paquebot. Vous déplacez une ville avec 2.700 passagers et



François Gabart (MACIF), Damien Grimont (organisateur THE BRIDGE) et Yves Le Blévec (ACTUAL)

1.000 hommes d'équipage à bord. On ne change pas sa trajectoire aussi facilement. Après deux ans de négociation, nus avons trouvé une solution : affréter le bateau. Les Anglais sont très durs en affaires. D'abord ils signent des contrats et après ils réfléchissent au sens de l'histoire... Le temps de signature de l'affrètement a été particulièrement, avec des cas de force majeure à imaginer et en plus un droit international qui n'est pas le même entre nous et l'Angleterre.

Quel est son coût ?

L'affrètement a nécessité 9 millions d'euros, entièrement financés par les cabines vendues. C'est une opération à but non lucratif conduite par une association, sans fonds propres, mais c'est ce qui crée la mécanique de l'événement parce qu'on fait revenir le Queen Mary 2. Nous avons réussi à transformer une contrainte en opportuni-



Tony Parker est parrain de The Bridge. «C'est logique pour moi de m'engager, je m'y reconnais. C'est un projet d'envergure qui grandit, et j'ai hâte de voir l'événement», confie-t-il.



LE QUEEN MARY 2 EN BREF

Constructeur : Chantier de l'Atlantique à Saint-Nazaire, commandé le 6 novembre 2000 et livré le 22 décembre 2003
Baptême par la Reine Elisabeth 2 le 8 janvier 2004 à Southampton
Première croisière : le **12 janvier 2004**
345 mètres de long
76.000 tonnes
17 ponts
28 noeuds (52 km/h) de vitesse de croisière

té. Une centaine d'entreprises ont répondu présentes. Le temps de la traversée, elles participeront à un séminaire de réflexion sur l'entreprise de demain. Après nous avons des partenaires autour de l'événement comme CIC, le groupe Realités et les chocolats Réauté. Ils financent le Championnat du monde 3x3 à Nantes (17-21 juin), le festival de jazz, la descente de la Loire, etc. C'est une autre organisation qui a son propre budget (6 millions d'euros).

Quels sont les arguments développés pour convaincre vos interlocuteurs ?

L'enjeu, parce qu'on a qu'une fois l'occasion de faire une bonne première impression, était de démontrer que ce projet était devenu réalité. Les entreprises qui monteront à bord n'attendent pas un retour de communication grand public. Elles viennent pour le séminaire.

Sport, histoire et culture seront mêlés au cours de la période des festivités. C'est un choix délibéré pour attirer le plus grand nombre ?

Je suis pour le partage des idées. Le réacteur nucléaire, c'est le Queen Mary 2. C'est lui qui crée l'événement. Ensuite il faut raconter une histoire qui est digne du paquebot. C'est très composite comme événement. Lorsqu'on croise des publics qui n'ont rien à voir entre eux, on crée un nouveau public. Aujourd'hui, c'est une nouvelle façon d'aborder des événements, ou leur construction. Chacun construit son bridge si je peux dire. Le projet n'a cessé de s'enrichir au fil des rencontres. C'est vraiment un projet qui se coconstruit.

Sportivement, cette transat a-t-elle un intérêt ?

Bien sûr. La transat va ouvrir un temps de référence entre l'est et l'ouest. Il sera battu un jour. Nous savons que ce n'est pas la bonne période pour effectuer cette traversée dans ce sens. Il y a un cas sur dix dans lequel les bateaux auraient rivalisé avec à bateau à moteur lors des dix dernières années. ■