



Textes : Philippe Baroux et Pierrick Garenne

« Toutes les clés de mon rêve, je les ai trouvées au Grand Pavois »



Antoine, chanteur et navigateur

Septembre 1973. Je suis un chanteur populaire et je reviens d'un gala quelque part dans le Sud-Ouest. Nous faisons une halte nocturne dans un café de station-service. Sur le comptoir, un quotidien plié en quatre – à la bonne page ! – attire mon attention : il annonce pour le lendemain la « première exposition nautique à flot » de France, dans le tout récent port des Minimes, à La Rochelle.

Depuis quelques années déjà, je caresse le projet de partir un jour faire un grand voyage en voilier, mais je ne sais pas comment m'y prendre : il me manque des clés, que je cherche dans le Guide des Glénans et les récits de Bernard Moitessier et des « Damien », deux garçons qui viennent de faire un fabuleux voyage initiatique autour du monde sur un petit voilier... or le journal annonce justement que les « Damien », de retour de leur périple de cinq ans, seront présents au Grand Pavois !

Mon manager a fait une drôle de tête quand je lui ai demandé de me déposer à la première gare d'où je pourrais prendre un train pour La Rochelle. J'ai laissé ma guitare à la

consigne de ce monument de l'art ferroviaire et j'ai gagné à pied le port des Minimes... Et ma vie a été bouleversée en quelques heures, car toutes les clés de mon rêve, je les ai trouvées au Grand Pavois. C'est là que j'ai rencontré Michel Joubert, l'architecte qui devait dessiner les trois bateaux sur lesquels j'ai navigué depuis. C'est là que j'ai rencontré des fabricants de matériel qui ont tous porté attention à mon projet ; je revois en particulier Albert Coeudevez, constructeur suisse de mâts prestigieux que Tabarly s'ingéniait à pulvériser autour du monde ; Jean-Claude Goïot, constructeur nantais de capots parfaitement étanches. Et puis « Damien » est venu s'amarrer au quai d'honneur, apportant dans son sillage un peu d'eau turquoise des lagons à cocotiers et quelques icebergs de l'Antarctique. Je me suis pointé sur le quai, me suis présenté : « Vous vous rappelez, il y a cinq ans, quand vous êtes partis, le cinglé qui chantait "Oh yeah" ? C'est moi ; et je veux faire comme vous... » Et ils n'ont pas douté une seconde de la réalité de mon projet. Nous sommes devenus amis, et le premier bateau qui m'a emmené autour du monde était un « Damien II ».

Et vous savez quoi ? J'ai même rencontré ce jour-là l'éditeur enthousiaste de tous les plus beaux récits de voyages, Jacques Arthaud. Toutes ces rencontres, tous ces doutes devenus soudain des certitudes, je les dois au Grand Pavois qui m'a fait l'honneur de me choisir pour parain de son édition 2001. Puisse une des éditions prochaines du Grand Pavois vous apporter à vous aussi les clés de votre rêve, qu'il consiste à faire de joyeux ronds dans l'eau entre les pertuis ou à partir vivre toute une vie sur la mer et dans les îles enchantées !

Si vous voulez connaître les voyages extraordinaires que cette première visite au Grand Pavois a rendu possibles, retrouvez-les sur le site www.antoine.tv et racontez-y les vôtres !

GRAND PAVOIS
40 ANS
40 HISTOIRES
1973-2012



« L'esprit est défendre et valoriser

resté le même : notre filière »



Alain Pochon,
président
de l'association
du Grand Pavois.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ASSOCIATION DU GRAND PAVOIS POUR LA 40^e ÉDITION ANNIVERSAIRE

- **PRÉSIDENT** : Alain Pochon (Pochon SA)
- **VICE-PRÉSIDENT** : Patrick Rieuepeyrou (Harken France)
- **TRÉSORIER** : Éric Bruneel (Neel Trimarans)
- **SECRÉTAIRE** : Philippe Aupinel (Chantier Alubat)
- **ADMINISTRATEURS** : Jean-Paul Capron (Grassi Bateaux), Merry de la Poëze (Jeanneau SA), François Gallant (SAS Guymarine), Nicolas Gardies (Fontaine Pajot), Jean-Pierre Goudant (Cummins Mercuriser Diesel Europe), Yannick Hemet (Chantiers Beneteau), François Satgé (Dufour Yachts), Benoît Tréguilly (Bic Sports)

Président de la société Pochon SA et Pochon Pro (électronique marine), Alain Pochon est un exposant de la première heure au Grand Pavois. Membre de l'association dans les années 80, il entre au conseil d'administration en 1992, devient vice-président en 1994, puis président en 1995.

Quels sont les principes fondamentaux de l'association ?

L'association est, depuis sa création, gérée bé-

névolement par des professionnels du nautisme qui se réunissent tous les mois en conseil d'administration. Le salon est au cœur de la profession et en prise directe avec le quotidien des professionnels du nautisme. Notre but est de nous mettre à leur service, tous secteurs confondus, et de valoriser nos produits. J'ai été sensible au fait qu'avant moi des hommes avaient consacré de leur temps pour développer notre secteur. Je trouvais important de m'impliquer à mon tour. L'une de mes premières missions a été de réunir les collectivités territoriales derrière l'événement. Si la Ville de La Rochelle, avec Michel Crépeau, a été depuis toujours un des partenaires incontournables, nous avons également rallié le Conseil général de la Charente-Maritime et Claude Belot, puis la région Poitou-Charentes avec Jean-Pierre Rafarin. Tous sont devenus depuis des partenaires fidèles.

D'autres temps forts ?

La création du hall pays invité d'honneur en 1995 a permis de diffuser l'image du Grand Pavois à travers le monde. « Voiles de nuit », relancées en 1995 après deux années d'interruption, a offert au Grand Pavois un formidable coup de projecteur et reste une carte de visite connue de tous. En 2002, nous avons créé le Village glisse et voile légère sur la plage des Minimes, afin d'attirer de nouveaux pratiquants, l'idée étant de voir dans le futur ces jeunes glisser vers la plaisance. Tout cela a permis de développer le Grand Pavois et de passer de 30 000 à 100 000 visiteurs.

Quelles sont aujourd'hui les autres activités de l'association ?

L'élément déclencheur a été la venue de la Whitbread en 1998 à La Rochelle que nous avons organisée avec l'appui de la Ville, du Département et de la Région. Une première ! Nous avons ensuite organisé, de 2001 à 2011, la Transat 6,50 avec le Conseil général de la Charente-Maritime, le Défi Atlantique en 2003, un Grand Prix de motonautisme en 2007, différentes escales de grandes courses. Nous avons également coorganisé un salon nautique en Chine, à Shenzhen, de 2009 à 2011, et nous organiserons, dès 2013, un salon nautique en Méditerranée, à La Ciotat. Il y a quinze ans, je songeais déjà à aider les professionnels de cette zone, c'est aujourd'hui un objectif atteint. Nous avons également d'autres projets sur La Chine et travaillons sur le Brésil où nous avons déjà fait baisser les taxes d'importation sur l'État de Bahia pour nos entreprises du nautisme. L'esprit reste le même : défendre les intérêts de notre profession et valoriser notre filière qui restera et restera les fondements du Grand Pavois !

GRAND PAVOIS
40 ANS
40 HISTOIRES
1973-2012



SOMMAIRE

Grand Pavois, les quarante histoires

Les créateurs du Grand Pavois	8-9
Un rêve de tour du monde	10-11
Qu'est-ce qu'un grand pavois ?	12-13
Tabarly, un fidèle parmi les fidèles	14-15
Philippe Harlé, un architecte naval gourmand	16-17
Une filière qui résiste	18-19
Les Minimes, un port emblématique	20-21
Gaston Defferre, un ministre à la barre	22-23
Une poussée de croissance	24-25
Les multicoques arrivent	26-27
L'événement « Aquaspace »	28-29
Bord à bord avec « Sud Ouest »	30-31
Le Grand Prix de La Rochelle	32-33
Krasucki chez les Dufour	34-35
Le « Belem » fait escale	36-37
Étonnant « French Kiss »	38-39
La féerie des « Voiles de nuit »	40-41
Starck entre en scène	42-43
Le village des charpentiers de marine	44-45
Jack Nicholson s'essaie à la plaisance	46-47

B. Rubinstein, journaliste et marin	48-49
Moitessier et « Joshua »	50-51
Des parrains de légende	52-53
Élégantes bisquines	54-55
Soudain la tempête	56-57
Huit présidents en quarante ans	58-59
Cousteau et sa « Calypso »	60-61
Le flop de 1999	62-63
Les pieds dans le sable	64-65
Le 100 000 ^e visiteur	66-67
Des femmes d'exception	68-69
Entre deux ponts	70-71
Les élus et le Grand Pavois	72-73
Quarante ans d'affiches	74-75
Le voyage en Chine	76-77
Les pays à l'honneur	78-79
Un bateau en toile de jute	80-81
Le poids de la logistique	82-83
Paul Watson, une sorte de pirate	84-85
Ils œuvrent dans l'ombre	86-87
Les échos du Grand Pavois	88-93





Ils étaient onze passionnés à la barre !

Il y a des coïncidences curieuses : c'est en 1973, alors en plein choc pétrolier, que 11 sociétés appartenant au syndicat rochelais de navigation et de plaisance ont l'idée et la volonté de créer un événement pour valoriser la filière nautique locale. L'idée ? Présen-

ter la production d'embarcations à flot et à terre. La date ? Tous les ans au mois de septembre. Les vacances sont encore dans les têtes et c'est une bonne date pour enregistrer des commandes. Une assemblée générale constitutive est organisée le

15 mars 1973, quai Valin à La Rochelle. Les onze membres fondateurs sont réunis et Roger Mallard préside cette première réunion. Autour de la table sont réunis la Société des Ateliers et Chantiers Amel, le chantier naval Jean-Pierre Brémaud, la voilerie Cheret, le comptoir maritime Rochelais, le chantier naval Michel Dufour SA, l'architecte naval Philippe Harlé, le chantier naval Fernand Hervé, les chantiers Mallard SA, la société Naviga-Sports, la société Quéré-Pail-

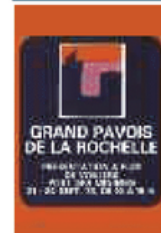
3 709 visiteurs

lard et la société d'accastillage Soferac. Henri Tonet, dit Amel, à la tête des chantiers du même nom – Amel étant son nom de maquillard – prend la première présidence de l'association ainsi que la présidence de la commission n° 1, en charge des problèmes administratifs généraux, juridiques et financiers. Il apportera même sa caution à la Banque populaire pour que la première édition se déroule. Guy Phelippon de la société Naviga-Sports prend la présidence de la commission n° 2 en charge de l'organisation pratique et paiera, de sa poche, la réalisation du premier catalogue. Michel Dufour prend lui la présidence de la commission n° 3 avec pour mission la promotion et la publicité.

Le 6 avril 1973, l'association Grand Pavois de La Rochelle apparaît dans les colonnes du « Journal officiel de la République française » n° 82. C'est désormais officiel : l'association est reconnue par l'État. La première édition se déroule, comme attendu, du 20 au 23 septembre 1973. 34 exposants sont présents et 64 bateaux sont réunis à flot, sur les deux premiers pontons au pied du Forum des Pertuis. 3 709 visiteurs se presseront sur les pontons et, le dimanche, il faut en limiter l'accès pour des raisons de sécurité. C'est un vrai premier succès, le Grand Pavois est né !

À L'ORIGINE DU SALON

1973



Le premier Grand Pavois ouvre ses portes le 20 septembre 1973, 64 bateaux sont réunis à flot, sur deux pontons, dans le nouveau port des Minimes.



« Damien »

regagne la terre ferme

Un rêve d'adolescents : « Partir faire un tour du monde sur un voilier de 10 mètres spécialement étudié. Jeunes et décidés, nous l'étions. Nous n'avions pas un sou vaillant, je n'avais jamais mis les pieds sur un voilier et, qui plus est, c'est à Grenoble que nous passions des heures le nez sur le bleu des mappemondes. » Le 25 mai 1969, le « Damien » de

Gérard Janichon et Jérôme Poncet laisse le Vieux Port de La Rochelle dans son sillage. Cinq ans de navigation et 55 000 milles parcourus, les trois reviennent grandis par cette longue route.

Nous sommes le 22 septembre 1973, la première

édition de l'exposition nautique rochelaise vient de hisser ses grands pavois. Gérard Janichon offre son souvenir : « Nous arrivons directement de Rio, deux mois passés en mer. Notre tour du monde avait véritablement commencé au Fier d'Ars. Et c'est au Fier d'Ars, deux jours avant le retour à La Rochelle, que nous avons mouillé, retrouvé notre famille, nos amis, notre éditeur. Il nous dit : « Vous allez rentrer le 22 septembre » ; il a tout préparé. Nous, nous sommes encore dans notre voyage initiatique. C'est le retour sur terre. Ce 22 septembre entre le Fier et La Rochelle, quand avec Jérôme nous nous retrouvons tous les deux à

bord, nous sommes très émus. Nous sentons que c'est la fin de quelque chose de grand. Et nous savons aussi que toute la complicité développée durant cinq ans dans notre capsule en orbite autour du monde va être différente. À bord, comme d'habitude, le silence, perdus dans nos pensées, quelques évocations du voyage, les rituels : manœuvres de voiles, assis dans le cockpit à surveiller la navigation, à rigoler aussi...

« Une fois passé l'embarcadère de Sablanceaux, nous découvrons pas mal de bateaux. Il y a une petite brise maniable, mais le ciel a complètement changé. Il y a du gris, du bleu, du blanc, c'est un beau ciel. Un grain se prépare. Les bateaux se rapprochent de nous, nous d'eux. Il commence à y avoir des échanges. Nous sommes l'un des plus lents de la flottille, ils s'arrangent pour que nous soyons toujours devant. Et l'on commence à reconnaître des têtes amies. L'émotion monte. On redoutait ça en fait, et se retrouver dans cette flottille est finalement sympa. Des gens touchés de voir les cicatrices de Damien. Nous passons tout près d'une tour... Au départ nous l'avions embrassée, mais là, nous lui adressons juste un tout petit bécot. Nous nous amarrons devant la Société des régates rochelaises (SRR). Près de la tour Richelieu, nous découvrons aussi un nouveau port. On n'était pas du tout au courant de sa construction.

On se retrouve propulsés à l'intérieur de la SRR. Retrouvailles, félicitations officielles, message du ministre des Sports, retour à la civilisation vêtus de vieux pulls troués, de jeans usés, cheveux longs, et barbes comme si nous sortions d'une grotte. »

RETOUR À LA CIVILISATION

1973



Après cinq années de navigation et 55 000 milles autour du monde, Gérard Janichon et Jérôme Poncet ramènent « Damien » à La Rochelle, accueillis par une flottille compacte.



Le langage d'un grand pavois

«Cérémonial dans les forces maritimes et à bord des bâtiments de la Marine nationale». Ce décret du 30 juin 1975, signé du président de la République et largement inspiré de l'ordonnance de Louis XIV codifie

LA FÊTE DES BATEAUX

1973-2012



les us et coutumes d'une arme de tradition, la Royale. Dans son cérémonial maritime, il y a les honneurs rendus au sifflet de manœuvre, quand officiers et personnalités franchissent la coupée du bâtiment. Il faut ajouter les saluts du canon, les cris du salut et le pavois. C'est avec le grand pavois que, depuis des années, les marins couvrent leurs bâtiments. Il marque un temps de fête. Cette guirlande de pavillons multicolores est un code international des signaux, où chaque flamme correspond à une lettre de l'alphabet et à un chiffre. L'ordre dans lequel elles sont alignées sur la drisse est aussi réglementé. L'harmonie des couleurs est recherchée, et la formation de mots pouvant avoir une signification en français ou dans une langue étrangère est évitée.

C'est à Michel Dufour qu'est attribuée la paternité du nom de l'exposition, le Grand Pavois.



Un port au diapason de la croissance du salon

« Quelle est pour vous l'image du Grand Pavois ? » À la question que lui posait un journaliste en septembre 1989, au cours de la dix-septième édition du salon, Claude Mercorelli répond : « Une image liée essentiellement à l'énergie d'une ville qui fait tout pour promouvoir des nouvelles structures adaptées au prestige de son salon. » En 1973, année où est organisée la première édition du Grand Pavois, il est nommé directeur de la Régie du port de plaisance de La Rochelle. Il sera, à ce titre, et jusqu'à son départ à la retraite en 1999, le témoin privilégié de la croissance du port des Minimes en même temps que de celle de l'exposition qu'il accueille chaque mois de septembre, tel un écrin recevant son joyau.

« Les relations avec l'association Grand Pavois étaient de bonnes relations. Nous poursuivions le même objectif : réussir la manifestation. Du côté de la Régie du port, nous nous adaptons. C'est vrai que, parfois, les exigences dépassaient ce que nous pouvions donner. Mais il faut comprendre que les organisateurs du salon avaient leurs propres contraintes : une date d'ouverture incontournable. » Un bon mois avant l'installation des premiers éléments du salon, c'est déjà l'effervescence dans le bassin de plaisance. La Régie du port déplace les bateaux résidents pour faire de la place au Grand Pavois. La manœuvre, acrobatique aujourd'hui, était bien plus alléguée quand le salon tenait sur... deux pontons. « Je me souviens qu'à l'époque, le port était un vaste plan d'eau vide. C'est d'ailleurs là qu'Éric Tabarly a fait ses débuts en planche à voile. Je lui prêtai la mienne... » « Dès la troisième édition du salon, j'ai eu une grande inquiétude, poursuit Claude Mercorelli. L'exposition se déroulait au fond de la digue du Lazaret, dans un cul-de-sac. Je me suis dit : si demain un incendie se développe sur le ponton, les visiteurs seront sous le vent. J'ai résolu l'inquiétude en proposant de déplacer l'exposition du Lazaret jusqu'en bordure du terre-plein sud, d'où l'on accède aujourd'hui encore aux pontons de l'exposition. En fait, je vivais le Grand Pavois comme un moment de tension, sans avoir vraiment le temps d'en profiter. Mais je suis certain que la manifestation a apporté beaucoup au rayonnement de la ville et au port. »

L'HOMME DES MINIMES

1973



Claude Mercorelli, qui a dirigé le port des Minimes, dans les années 1970, a augmenté sa capacité de 200 places par an en moyenne, améliorant ses équipements, comme sa capitainerie en travaux sur le môle central, au fur et à mesure de sa croissance.



Éric Tabarly arrive à la barre de ses « Pen Duick »

Tous les « Pen Duick » ont musardé un jour à La Rochelle. Si venir au Grand Pavois faisait partie des figures imposées qu'il ne goûtait guère, Éric Tabarly s'y est tout de même présenté,

pour satisfaire aux exigences ponctuelles du sponsoring.

À la naissance du Salon à flot, il n'est pas là. Il dispute alors la Whitbread, première édition de la course autour du monde en équipages, par le sud des trois caps. À l'époque,

les voiliers ressemblent plus à de grosses unités qu'à des machines conçues pour avaler des centaines de milles (27 000 milles au total) entre chacune des quatre étapes. « Pen Duick VI » fait cependant exception. L'architecte marseillais André Mauric a dessiné le monocoque à la quille en uranium appauvri, puis l'arsenal de Brest l'a construit, dans l'optique de cette course. Las, deux démâtages ruineront les espoirs de victoire d'Éric Tabarly. Mais, l'année suivante, en 1974, les 22 mètres de « Pen Duick VI » salueront le port des Minimes, auréolés de

cette aventure. L'escale est un temps fort de la deuxième édition du Grand Pavois.

Deux ans plus tard, revoici Éric Tabarly dans la baie de La Rochelle. Il barre un drôle d'engin, un hybride qu'il utilise pour une expérience dans son insatiable recherche de vitesse sur l'eau. Cette maquette annonce le futur « Paul Ricard ». C'est une équipe de l'Institut universitaire de technologie de La Rochelle qui l'a aidé à bricoler ce lointain ancêtre de l'hydroptère. Une coque centrale de 6,90 m empruntée à un Tornado, deux flotteurs latéraux en contreplaqué et un profil de mât en guise de bras de liaison font l'affaire. À bord de cet improbable montage, Éric Tabarly écrit le prélude du record de la traversée de l'Atlantique d'ouest en est, qu'il pulvérisera avec « Paul Ricard » en 1980. Ce Ruban bleu tenait depuis 1905.

1987. Cette fois, Éric Tabarly s'attarde devant le modèle réduit de « Côte d'Or », qui disputa la quatrième Whitbread.

Mais c'est à bord de « Pen Duick », le voilier des origines, qu'Éric Tabarly fait son apparition la plus remarquée au Grand Pavois. Le bout-dehors renforcé du plan Fife, sa généreuse voile aurique rehaussée de la voile de flèche, parure portée sur une fine coque noire, passent entre les deux tours du Vieux Port. « Pen Duick » relève le plateau 1989 des Voiles de nuit.

UN MARIN DE LEGENDE

1974



Éric Tabarly, marin de légende, viendra pour la première fois au Grand Pavois avec « Pen Duick VI », en 1974. Il y reviendra par la suite pour présenter le modèle réduit de « Côte d'Or ».



Le grand voyage de Philippe Harlé



Les affaires qu'il a conclues au Grand Pavois, les contacts qu'il y a pris, les relations qu'il y a nouées, ne lui ont laissé aucun regret. Bien au contraire. Philippe Harlé aimait le Grand Pavois, dont il fut, en 1973, l'un des 11 fondateurs.

Cet architecte naval rochelais était talentueux et fécond. Disparu en 1991, il a dessiné en trente ans de carrière près de 200 bateaux de tous types, du voilier pour la plaisance à la bête de course engagée dans le Vendée Globe, en passant par ce qu'il nommait les « bateaux de labeur », ateliers mytilicoles et vedettes à passagers sur lesquels embarquaient les travailleurs de la mer. Autre approche du vertige créatif : 14 000 bateaux ont été construits sur ses plans.

« Il était extrêmement présent au salon. Les contacts étaient profonds. Les gens arrivaient, prenaient une chambre d'hôtel, et, souvent, ils dînaient à la maison, comme les photographes et les journalistes nautiques que nous recevions – c'était un rituel –, le soir de l'ouverture du Grand Pavois. » Depuis la terrasse de sa maison

de Port-Neuf, le regard de Claude, l'épouse de Philippe Harlé, embrasse la baie de La Rochelle et plonge dans ses souvenirs. « Combien de nouveautés Philippe a-t-il présentées au Grand Pavois... ? » La question reste un moment en suspens. « Toutes, je pense. Au Salon nautique de Paris, nous avions notre stand. À La Rochelle, ça n'était pas utile. Philippe donnait rendez-vous à son bureau, aux Minimes, ou au salon où il passait ses journées. »

Les muscadets, armagnacs, cognacs ont déjà assis sa réputation quand il présente le Gib'Sea 33, lors de la première exposition de 1973. En septembre 1978, Philippe, Claude et leurs trois filles, Martine, Isabelle et Sylvie, bouclent une année sabbatique et un grand tour de l'Atlantique de 14 000 milles. Ils amarrent leur « Juliénas », au ponton de la sixième édition du salon. C'est un beaujolais de 12,25 m. « Les visiteurs ont pu découvrir un voilier habité. L'impact était très marquant, raconte Claude. Ils ne découvraient pas un bateau vide dans lequel un bouquet de fleurs était posé sur la table à cartes... »

Cette année-là, Philippe Harlé présente aussi un chablis et un sancerre, des dériveurs lestés. Et il écrit en conclusion de son voyage : « Ne visant à prouver quoi que ce soit, nous n'avons rigoureusement rien prouvé. Nous voyageons en curieux et gourmands. » Le bateau était l'instrument d'une découverte pour « voir, entendre, flairer les autres et leurs îles ».

UN IMMENSE ARCHITECTE

1978



Champagne pour un Punch, modèle baptisé en 1980 par Philippe Harlé, l'architecte rochelais qui a signé 200 plans de bateaux. A ses côtés, sa fille Isabelle.



Les déferlantes de l'économie

A toute époque, l'exposition palpite au rythme des crises économiques. Si la fréquentation du Grand Pavois a toujours été croissante, passant de 3 700 visiteurs en 1973 à une jauge flirtant avec

**DES HAUTS
ET DES BAS**

1973-2012



les 100 000 aujourd'hui, les affaires, elles, ne suivent pas toujours la même courbe ascendante. Crise pétrolière des années 70, trou d'air de l'économie mondiale au seuil des années 80, effondrement provoqué par la guerre du Golfe, enfin, dépression de l'année 2008, ces chaos ont tous eu un impact sur la filière nautique. Des chantiers ont disparu, d'autres se sont regroupés, et désormais, les bilans les plus récents montrent

une meilleure résistance à la crise des entreprises de service et de maintenance nautiques que des lignes de production de bateaux neufs. En 1993, « la situation de l'industrie nautique n'est pas rose », à telle enseigne que le spectacle des Voiles de nuit est annulé : les esprits ne sont pas à la fête. C'est que, deux ans plus tôt, « la vente des bateaux a baissé de 40 %, et que des plans sociaux ont été mis en place dans beaucoup d'entreprises ». Leur manque de places de port plus récemment, les annonces liées aux retours sur les lois de défiscalisation, ont eu leurs propres incidences sur l'économie nautique. Mais, somme toute, les constructeurs français restent de bons exportateurs. Parce que, dans les crises, ils ont su rester inventifs. Et cela, le Grand Pavois le démontre année après année.

La nouveauté a toujours aidé la plaisance. Un atout au moment d'engager la discussion dans le cockpit des bateaux exposés.

Les fines manœuvres de Gaston Defferre



Pour la neuvième fois, le Grand Pavois vient de refermer ses portes. Les conditions météorologiques n'ont pas été trop défavorables, mis à part un coup de tonnerre et un grain violent. Pourquoi lever les yeux au ciel ? Parce que cet orage a accueilli et retardé de cinq minutes l'une des personnalités venues inaugurer le salon parmi les plus singulières de son histoire. Cet homme, c'est Gaston Defferre. En 1981, il est ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation. C'est en

UN MINISTRE SACHANT NAVIGUER

1981



Passionné de voile, le ministre de l'Intérieur Gaston Defferre inaugure le Grand Pavois en 1981. Il embarque alors avec Michel Crépeau, à bord du « Kriteur VIII » de Michel Malinowski.

hélicoptère qu'il atterrit aux Minimes. Et en marin qu'il découvre l'exposition. Après avoir brièvement dialogué avec les salariés du chantier rochelais Dufour, qui manifestent pour le maintien des emplois dans la plaisance, le maire de Marseille

finances pour 1982. Le gouvernement a le projet d'appliquer une « taxe de luxe » aux bateaux de plaisance. Le ministre ne vient pas à vide : il désamorce les tensions quand il annonce que la taxe ne vaudra que pour les bateaux de plus de 8 tonnes, et non 5 comme cela était redouté. Grand soulagement. Gaston Defferre marque d'autres points. Il flatte aussi la fibre rochelaise. Lorsqu'il se penche sur un homme affaibli assis devant lui, le ministre de l'Intérieur salue l'un des monuments qui ont fabriqué la plaisance et le Grand Pavois. Un hommage à Fernand Hervé, dit Tonton. Le poids des ans accable l'ancien patron de chantier naval, un rugueux au verbe haut qui, sur l'eau, fut le premier à damer le pion aux Anglais lors de La Rochelle-Plymouth. Mais quand le ministre épingle à son revers la médaille d'officier du Mérite maritime, c'est un visage au sourire enjoué de gamin qui s'éclaire. Chaleur de l'instant que relève la chronique de l'époque : « Le discours du ministre qui le décorait avait un peu l'air d'une conversation, au chaud, après une bonne journée de mer. » Il est alors temps de goûter les joies de la pleine mer. À 72 ans, Gaston Defferre a le pied marin. La vedette des douanes « Vent d'Autan » l'embarque, lui et son ami et collègue rochelais, le ministre de l'Environnement Michel Crépeau. Cap au large. À l'entrée du pertuis breton les attendent Michel Malinowski et son « Kriteur VIII ». Gaston Defferre à la barre, Michel Crépeau dans son dos. Un voilier exceptionnel. L'image est gravée dans le marbre du salon.



Bord à bord

avec « Sud Ouest »

« J'ai revendu cette planche à voile pour en acheter une de compétition que, de toute façon, je n'ai pas réussi à dresser... » François Patsouris explore sa mémoire en souriant. L'ancien responsable du club de voile de

Ronce-les-Bains, à La Tremblade, était en 1981 l'un des huit gagnants du grand jeu concours organisé par « Sud Ouest » et la BNP. Cette année-là, le quotidien régional, dont l'histoire sur quarante années de Grand Pavois est tissée des liens du partenariat avec l'organisation du salon, avait prévu une dotation de 64 000 francs. Le premier lot était rien moins qu'un First 18, petit voilier de croi-

sière côtière du chantier Bénéteau. C'est un habitant de Lagord qui l'a gagné.

En d'autres temps, « Sud Ouest » aura recours à une main innocente plongeant dans l'urne pour tirer au sort le nom du gagnant d'un Optimist. Tandis que la présence du titre sur l'exposition et ses animations connaîtra un

temps fort, le 16 septembre 1990 : le PDG de « Sud Ouest », Jean-François Lemoine, préside ce jour-là le jury de la Nuit des Pavois, organisée en partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle.

UN PARTENAIRE
FIDÈLE

1981



Parmi les temps forts du partenariat de « Sud Ouest » avec le Grand Pavois, le concours de 1981. Le premier lot était un First 18, et la Nuit des Pavois de 1990, présidée par Jean-François Lemoine, PDG du quotidien régional.



Sur deux coques plutôt que sur une

Un chrono de 24 jours 3 heures 1 minute et 30 secondes. C'est le temps qu'il a fallu à « Charente-Maritime 1 » pour relier en 1982 La Rochelle et La Nouvelle-Orléans, et remporter cette nouvelle course transatlantique. Le catamaran de 65 pieds coskippé par Jean-François Fontaine et Pierre Follenfant a littéralement déposé ses poursuivants, les héros Marc Pajot, Bruno Peyron et Olivier

de Kersauzon.

Cette navigation, et celles qui suivront, ne vont pas tarder à convaincre Jean-François Fontaine et ses partenaires que les catamarans sont parfaitement adaptés aux attentes des plaisanciers qui

rêvent de croisière confortable et rapide. Le lancement d'un modèle de série suit les lignes tracées par les architectes Michel Joubert et Bernard Nivelte. Et un an après la victoire dans la Transat, le « Louisiana 37 » est donc mis à l'eau. Le chantier Fontaine-Pajot, qui exposait de-

puis 1977 au Grand Pavois ses dériveurs, présente son premier catamaran de croisière en 1983. « Nous n'étions pas les seuls, évoque Jean-François Fontaine. Il y avait aussi un Snowgoose, un catamaran de fabrication anglaise. Il appartenait à Yves Pajot qui l'a vendu à Coluche. »

En 1985 au salon américain d'Annapolis, il n'y a que deux catamarans présentés. Dont le Louisiana 37. « Il est clair que les années 80 ont été très marquées par l'émergence du catamaran de croisière ». En 1987, Lagoon, qui est aujourd'hui un concurrent direct de la marque charentaise maritime, suit le mouvement.

« L'idée du Louisiana est bien dans la veine du "Charente-Maritime 1". C'est Michel Joubert qui m'avait dit de réfléchir à une déclinaison croisière, plus sage, de ce bateau de course. Je l'ai suivi pour deux raisons. D'une part, développer nos produits. D'autre part, rechercher une activité régulière. La fabrication des bateaux de course était intéressante pour l'entreprise, mais trop sporadique. Nous avons ainsi produit 55 Louisiane. À l'époque, c'était une belle série. Aujourd'hui, pour qualifier de belle série la production d'un 38 pieds, il faut atteindre les 200 unités. » Depuis 1983, 2 300 catamarans sont sortis des ateliers Fontaine-Pajot.

L'AVÈNEMENT DES CATAMARANS

1983



« Le Louisiana 37 » est directement inspiré du « Charente-Maritime » vainqueur de la transat La Rochelle - La Nouvelle-Orléans en 1982. Le chantier Fontaine-Pajot présente son premier catamaran de croisière l'année suivante.



L'affaire du « coup de Jarnac »

Claude Belot et Dominique Bussereau en tant que président du Conseil général de la Charente-Maritime, Jean-Pierre Raffarin, Élisabeth Morin et Ségolène Royal à la Région Poitou-Charentes, Maxime Bono, le maire de La Rochelle et président de la Communauté d'agglomération rochelaise, et son prédécesseur Michel Crépeau sont les noms des élus auxquels les dirigeants du Grand Pavois rattachent le soutien indéfectible qu'ils ont reçu. Un peloton qui, rituellement, sacrifiait (ou sacrifie) à l'exercice de l'inauguration. Les archives révèlent la plus belle assiduité, à l'ancien député-maire de La Rochelle Michel Crépeau qui, de 1973 à 1999, année de son décès, guide sans faillir la flottille des personnalités tirant des bords entre les nouveautés. On l'entend en 1982 exprimer qu'il « n'est pas facile de faire comprendre, quel que soit le gouverne-

ment, que pratiquer la voile n'est pas la preuve qu'on est capitaliste. Je ne suis pas persuadé que certains footballeurs professionnels fassent davantage partie de la classe prolétarienne que les petits gars qui naviguent à La Rochelle. » On retrouve l'orateur en 1989. « Le Grand Pavois (...) personnifie l'image que nous voulons donner à la ville : celle d'une capitale de la voile, des loisirs et des sports nautiques, mais aussi, sur le plan industriel, celle d'un centre de technologies avancées. » L'épisode du « coup de Jarnac » restera assurément le plus profondément ancré dans les mémoires. Cet hiver 1978, le jour de la « Journée de La Rochelle » au Salon nautique de Paris, Jacques Médecin, alors secrétaire d'État au Tourisme et maire de Nice, annonce pour le mois de septembre la création du Festival de la plaisance de Cannes, et à Nice d'une Semaine internationale des loisirs et du tourisme nautique. Fâcheux, les dates de ces deux manifestations coïncident avec celles du salon rochelais. Michel Crépeau, l'avocat, monte à la barre et évoque un « coup de Jarnac », appuyé par les professionnels du nautisme rochelais. Depuis, les deux salons d'automne ont chacun trouvé leurs cibles et cultivé leurs particularismes.

**L'ÉQUIPAGE
OFFICIEL**
1973-2012



Les élus ont toujours soutenu le salon. Parmi eux, une voix puissante, celle de Michel Crépeau, maire de La Rochelle. Ici, en 1989, devant le « Pen Duick » d'Éric Tabarly.



Krasucki vient saluer les Dufour

O nzième édition. Jusqu'au dernier moment, les difficultés de l'entreprise Dufour, pivot de l'industrie nautique charentaise, font craindre qu'il y ait une place vide sur les pontons de l'exposition de 1983. Mais au seuil

LES SALARIÉS À LA BARRE

1983



du salon, les Dufour ressortent du tribunal de commerce avec des informations rassurantes : l'entreprise devient la Société nouvelle Dufour La Rochelle. La combativité des salariés pour sauver l'outil de travail est payante. C'est ainsi que le 23 septembre, quatre jours après la fermeture du salon à flot, le secrétaire général de la CGT, Henri Krasucki, vient les saluer. Attendu à Poitiers l'après-midi, il est reçu dès 9 heures dans l'atelier de Périgny par les délégués du syndicat, les membres de la direction. Une centaine de salariés écoute son discours. « Dufour est l'un des nombreux exemples de l'esprit d'initiative des salariés pour défendre leurs emplois et faire vivre l'industrie de notre pays. L'exprime la conviction que, par votre lutte, les produits de cette entreprise porteront sur toutes les mers le drapeau de l'activité des travailleurs avec la CGT, et celui de la production nationale. » Les difficultés et les conflits sociaux chez Dufour : une histoire qui déroulera d'autres chapitres douloureux par la suite.

Le 23 septembre 1983, Henri Krasucki, le secrétaire général de la CGT, visite l'usine Dufour, à Périgny.



Un mât aile rochelais à la crête des vagues

Vingt-deux « formule un » de la mer annoncés au départ du 1er Grand Prix de La Rochelle, qui se déroulait à l'occasion du Grand Pavois de 1983. Il faut rappeler que La Rochelle, capitale

**PREMIER
GRAND PRIX
DE LA ROCHELLE**

1983



technique de la voile océanique, était une vraie rampe de lancement pour ces coursiers des océans. 27, et non des moindres sont présents en 1986, 10 en 1988 : Poupon, Tabarly, Follenfant, Arthaud, Birch, Peyron, Maurel, Pajot, Loizeau, Kersauson, Madec, etc. Autant dire toute une génération de grands navigateurs est conviée au départ de la rade rochelaise à s'en aller virer l'île d'Yeu, puis la bouée du Sauerland dans l'ouest olé-

ronnais, avant de revenir le lendemain assurer le grand show devant le chenal d'accès au Vieux Port. Leurs coursiers se nommaient « Fleury-Michon », « Elf Aquitaine », « Lada Poch », « Côte d'Or », « Charente-Maritime », « Royale », « Paul Ricard ». Très grande fête nautique lorsque ces unités, dont les seigneurs tutoyaient les 27 mètres, jouaient au coude-à-coude dans le pré carré des plaisanciers charentais. Le palmarès de la première édition a inscrit le nom du premier vainqueur, Patrick Morvan, sur « Jet Services ». Il embarquait une petite révolution, sous la forme d'un mât aile pivotant qu'avait conçu l'entreprise rochelaise Maréchal.

« Kriter V », « Fleury Michon VII », « Formule Tag », « Charente-Maritime », entre autres vedettes des Grands Prix de La Rochelle. La première édition a été courue en 1983, et remportée par Patrick Morvan.



Dans l'ombre du capitaine Némé

« Regarde, c'est le bateau du capitaine Némé ! » L'exclamation de l'enfant remplit le quai. C'est vrai, Jules Verne n'aurait probablement pas renié l'« Aquaspace », qui ce 10 septembre 1984, fait son entrée dans le havre d'échouage du Vieux Port, avant de rejoindre le Grand Pavois à la plus grande surprise des visiteurs. Il a été construit au

chantier Pouvreau de Vix (Vendée), et Jacques Rougerie, son architecte, n'est déjà plus à présenter. Son village sous la mer, ses réalisations multiples qui peuplent le domaine maritime, le placent entre des travaux prospectifs et un univers utopique. Il défriche, ou plutôt explore, la relation de l'homme avec son milieu originel : la mer. L'Aquarium Coutant dans la galerie marchande des Minimes, à La Rochelle, la carapace et les pinces d'Oceanopolis, le centre maritime de Brest, l'aquarium de la Cité de la mer à Cherbourg portent sa griffe.

**UN OVNI
CHERCHEUR
DE BALEINES**

1984



En 1981, Jacques Rougerie signe les plans de l'« Aquaspace ». Curieuse machine, à bord de laquelle l'architecte veut embarquer des scientifiques (jusqu'à huit), pour les mener au-devant des grands cétacés, sur la route de leurs migrations dans l'Atlantique. Grise d'aluminium, surmontée d'un mât bipode de presque 25 mètres, c'est bien un bateau. C'est à marée basse que l'« Aquaspace » dévoile son plus grand mystère : la transparence de ses fonds qui, sous l'eau, facilitent l'observation.

Ce qu'est devenue cette incroyable création qu'une bande de dauphins saluait à son arrivée, devant l'île de Ré ? « L'« Aquaspace » a traversé l'Atlantique. « Je l'ai gardé sept années, au cours desquelles il a réalisé plusieurs programmes d'observation. Des baleines, du phytoplancton, des tortues luth. Puis, j'ai été obligé de le vendre, faute de moyens », déplore Jacques Rougerie. L'« Aquaspace » n'a pas eu de petit frère.

En revanche, le projet Seaboriter que développe aujourd'hui l'architecte et qui consiste en la réalisation d'un nouveau vaisseau d'exploration océanique qui dérivait avec le Gulf Stream (le chantier débutera à l'automne 2012), s'inspire de la philosophie du navire des années 80.

En 1984, l'architecte Jacques Rougerie crée la surprise avec son « Aquaspace », étonnant prototype à la coque transparente, qui est pensé pour observer la migration des cétacés.



Des premiers pontons aux marinas privées

L'époque des deux pontons calés sous le Forum des Pertuis est aujourd'hui bien loin, très loin... Les premières évolutions arrivent dès 1974 avec l'adoption des essais en mer après 19 heures. En 1976, les accastilleurs, les électroniciens, les

équipements et les sociétés de services arrivent. Ils se réuniront sous un grand hall de 2 700 mètres carrés seulement en 1980. Si le salon était réservé uniquement à l'exposition de voiliers, on commence dès 1979 à évoquer les bateaux

à moteur au sein du conseil d'Administration de l'association. Il faudra attendre la 10^e édition, en 1982, pour voir créer la première section motonautisme. Mais le Grand Pavois continue de grandir et doit faire face à une demande croissante de surface. À la suite de longues négociations avec Claude Mercorelli, directeur du port des Minimes, et avec le soutien du maire Michel Crépeau, le Grand Pavois déménage en 1985 et s'installe sur les pontons

du terre-plein sud et sur l'esplanade des Minimes. Emplacement où il se trouve encore aujourd'hui.

En 1988 et pour la première fois, les planchers des stands sont recouverts de moquette. En 1989, le Village Bois apparaît, et un an plus tard, l'espace Glisse et Voile légère apparaît. 1995 marque la naissance du hall Pays invité d'honneur. Mais afin d'optimiser sa surface au sol, le Grand Pavois se doit de développer ses espaces thématiques : en 2004, le hall Moteurs et accessoires est créé ; en 2005, l'espace Pneumatiques et semi-rigides ; en 2006, l'espace Pêche... Le salon s'étale alors sur 100 000 mètres carrés et occupe 3 kilomètres de pontons.

C'est en 2011 qu'une nouvelle « évolution révolution » est initiée par Alain Pochon, président de l'association. Il faut toujours plus optimiser la surface disponible et il est décidé, avec l'appui du conseil d'administration, de dissocier le hall Équipements et accessoires de celui réservé aux Chantiers. Si ce dernier reste sur le terre-plein central, le hall des équipementiers et des accessoiristes déménage sur le terre-plein du Lazaret, mieux adapté. C'est un succès ! Une évolution est également apportée à flot avec la mise en place de marinas privées pour les chantiers. Une réussite !

ET IL FALLUT DEMÉNAGER

1985



Un monde de confort sépare les premiers stands couverts du salon, des marinas privées créées en 2011 pour valoriser la présentation des gammes des chantiers nautiques.



Bâbordais et tribordais du « Belem »

C'est tout un monde sauvé des eaux que salue le pont levant du bassin des Chalutiers, ce 13 septembre 1986. Le « Belem » a brassé ses vergues pour ne pas les accrocher au passage de l'étréite écluse. Suivi du « Mutin » et de l'« Étoile », il accoste contre le quai pavé.

**RENAISSANCE
D'UN NAVIRE
ÉCOLE**

1986



C'est la première fois que le trois-mâts barque vient à La Rochelle, depuis sa restauration et ses premières navigations comme navire-école. Elles ont commencé cet été-là. La coque à faux sabords vient s'intercaler dans le programme des animations du Grand Pavois qui se veut d'honorer cette renaissance. Les stagiaires qu'il embarque apprennent la navigation à l'estime et s'exercent au nœud de chaise. Mais bâbordais ou tribordais prennent aussi bien leur quart que le lave-pont : ils font leur apprentissage de la vie maritime.

Qui sait en 1986 que le monument envoyant jusqu'à 1 200 mètres carrés de toile, construit en 1896 au chantier

Dubigeon de Nantes, cet ancien convoyeur de cacao, de sucre et de rhum entre le Brésil, les Antilles et la France, entame, grâce à la Caisse d'Épargne qui l'a racheté à Venise, une deuxième carrière bien remplie ? Pour sa quarantième édition anniversaire, le Grand Pavois l'a invité à venir parader dans son spectacle Voiles de nuit, et il le mérite !

C'est grâce à la plaisance, et parce qu'il embarque des stagiaires, que le « Belem », dernier survivant de la marine de commerce française à la voile, continue à naviguer.



Philippe Starck

s'invite à bord

« Ils sont bien vos bateaux, mais ils ressemblent à de vieilles voitures. L'acheteur d'un objet de loisir de ce prix mérite mieux. Il a besoin d'un produit très identifié, à travers lequel il marquera sa propre différence. » Ces mots

LE DESIGN
PREND LA MER

1987



sont du designer Philippe Starck qui les adresse à François Chalain, un des plus importants responsables du développement du chantier Bénéteau. Un an plus tard, en 1987, le First 35s5 est présenté. Avec ce modèle, le design s'invite de plain-pied dans les carrés, les cabines et les sanitaires. Des courbes moins agressives, des éléments de carbone, d'autres en alu brossé. Philippe Starck était visionnaire. Aujourd'hui, les cabinets de recherche et de développement se doivent d'aller toujours plus loin, d'anticiper les besoins et les attentes des clients de demain, sans pour autant tourner le dos à la mer, ni à ses traits de caractère. Les gammes s'agrandissent et les modèles se diversifient. Découvrir les nouveaux modèles sur l'eau et pouvoir les essayer en fin de journée est un moment délicieux offert par le salon d'automne. Les créateurs du salon avaient également eu raison.

Le design rencontre le nautisme. En 1987, Philippe Starck le designer, et Jean Berret, l'architecte, travaillent de concert sur le First 35s5 du chantier Bénéteau.



La mer est leur grande passion

Faut-il un critère particulier pour être parrain ou marraine du Grand Pavois ? Non... ou plutôt oui : avoir la mer pour passion ! Aussi, ils seront nombreux à se succéder les jours d'inauguration dans les allées et sur les pontons du Grand Pavois, du chanteur aux chemises

LES PARRAINS DU SALON

1973-2012

à fleurs Antoine, au marin tour-dumondiste Jean-Luc Van den Heede, de la navigatrice romancière conteuse Isabelle Autissier à Tanya Saint-Val, célèbre chanteuse guadeloupéenne.

Si Antoine prendra le large en 1974 sur un Damien II, il reviendra au Grand Pavois conter ses escapades quelques années plus tard dans le sillage d'autres marins parrains comme Philippe Poupon et Jean-Yves Terlain. Christine Briand, la Rochelaise aux trois titres de



champion du monde et aux multiples expériences autour du globe, inaugurera les pontons du salon Atlantique. Autre navigatrice, Catherine Chabaud reviendra de multiples fois, en tant que navigatrice et première femme à boucler un tour du monde en solitaire sans escale, mais aussi pour défendre haut et fort l'environnement et les énergies propres. Maud Fontenoy viendra également au Grand Pavois après ses deux grandes traversées à la rame en solitaire, comme Roland Jourdain, qui s'amarrera quelques jours avant de prendre le départ du Vendée Globe 2008. Que dire également d'Antoine Albeau avec sa presque vingtaine de titres de champion du monde de funboard ? Sans oublier Gérard d'Aboville qui viendra parrainer une double cause en 2010 : le Grand Pavois et « Tara Tari » de Corentin Chatelperron.

Les parrains et marraines du Grand Pavois ont tous la mer pour passion, et tous la donnent en partage. Que ce soit Antoine (2), l'auteur-compositeur-interprète, Antoine Albeau (3), plusieurs fois champion du monde de funboard, Gérard d'Aboville (4), qui a réalisé des exploits à la rame en solitaire sur l'Atlantique et le Pacifique, Isabelle Autissier (1), qui fut en 1991 la première femme à faire le tour du monde en course, mais aussi Roland Jourdain (5) et Jean-Luc Van Den Heede (6), aux palmarès éloquentes.



« French Kiss » révèle la filière rochelaise

Une coque aux formes fluides et pures, posée sur le dos d'une remorque de poids lourd. « French Kiss » fait son entrée au Grand Pavois, tout auréolé de sa performance dans les épreuves éliminatoires de la Coupe America. En cette année 1987, Marc

Pajot et le team français ont accroché une place en demi-finale. Une performance qui doit beaucoup au talent de la filière rochelaise.

Le premier de ces « artisans » du succès, c'est Philippe Briand, l'architecte du bateau. Par l'entremise de Luc

Gelusseau, le directeur du secteur voile du Défi français, une énergie considérable est aussi mobilisée sur la parure du voilier. Les

idées fusent, et le projet souligne une bascule de la filière nautique. Ses entreprises se structurent et se professionnalisent. Les budgets gonflent. Le patron du tout nouveau Centre de recherche pour l'architecture et l'industrie nautique (Crain), Philippe Pallu de La Barrière, est au cœur du réacteur. Il se

souvent. « French Kiss » fut le premier grand projet technologique du Crain. En France à l'époque, nous ne savions pas faire de si grandes voiles : 200 mètres carrés pour la grand-voile. Jusqu'alors, elles étaient obligatoirement conçues et fabriquées aux États-Unis. »

Des Rochelais s'emparent du sujet. Les voileries de Bertrand Cheret, de Léon Brillouet (Incidences) et de Pierre Blanchard (Tasker) fusionnent leurs compétences. « Nous avons pu mettre au point – pour la première fois en France – des matériaux laminés en Kevlar. Un "tissu" rigide et léger. Mise au point, aussi, des premiers logiciels de calcul. » Deux partenaires entrent dans la ronde : le Centre national d'études spatiales (Cnes), qui aide à maîtriser la technique d'assemblage des éléments des voiles par collage, et l'entreprise lyonnaise Brochier, le fabricant du « tissu » dont la performance est accrue parce qu'il est travaillé et orienté dans le sens de l'effort fourni par la voile. Une parure portée par un mât Maréchal, autre fabrication rochelaise.

Au final, pour ce qui concerne la garde-robe de « French Kiss », les Français feront mieux que les Américains. Des entreprises comme Incidences ont pu se positionner sur ce créneau du très haut niveau technologique. » Donner de la visibilité à de telles réussites, c'est aussi une des missions du Grand Pavois !

HAUTE
TECHNOLOGIE

1987



Demi-finaliste des épreuves éliminatoires de l'America's Cup, en 1987, « French Kiss », présente au Grand Pavois toutes les compétences rochelaises de l'époque mises au service de la haute-technologie sur l'eau.

La grande féerie de la nuit étoilée

En 1988, le Grand Pavois et le magazine « Voiles et voiliers » inventent une manière originale de rapprocher le salon international à flot de la ville. Au soir du 17 septembre, les

premières « Voiles de nuit » ont ravi les milliers de spectateurs perchés sur les quais du havre d'échouage, dans le Vieux Port. Pour l'occasion, les nouveautés quittent alors temporairement les pontons des Minimes pour

venir rouler des hanches sous une débauche d'effets sonores et pyrotechniques, avec les tours pour fond de scène. Temporairement arrêté, le specta-

cle « Voiles de nuit » reprendra vie en 1995 sous l'impulsion du président Alain Pochon. Et, c'est le 19 juillet 2000 que la Ville de La Rochelle accepte de libérer l'immense parking Saint-Jean-d'Acre pour y installer les quelque 1 000 kilos d'artifices et d'effets spéciaux.

Jacques Couturier, puis David Proteau de La-croix-Ruggieri, de grands spécialistes de la pyrotechnie, se succéderont au fil du temps, pour combiner les couleurs et construire l'architecture de ces spectacles poétiques, désormais campés dans l'avant-port.

Si chaque année a sa thématique particulière, 2010 aura marqué les esprits avec l'hommage rendu aux services de l'État et au monde de la mer lors de la tempête Xynthia. 2011 sera par contre à oublier avec, pour la première fois, l'annulation du spectacle le soir même pour cause de coup de vent. Dernière chose à savoir : le scénario reste secret jusqu'au dernier instant et contribue à créer l'émerveillement des 50 000 spectateurs.

VOILES
DE NUIT

1988



Né en 1988, le spectacle des « Voiles de nuit » captive entre 35 000 et 50 000 spectateurs chaque année. Des bateaux prestigieux, telle que « La Recouvrance » s'y sont produits.



Irréductibles

charpentiers de navires

Une banderole en signale l'entrée. Retra-ché derrière, il a des faux airs d'un re-paire d'irréductibles. L'idée de départ, c'était de réunir au sein du salon les chantiers qui œuvrent dans la construction et la restauration des bateaux qui ont une « fibre ».

La belle idée ! Le Village bois est devenu au fil des éditions, un point de passage incontournable.

Nous sommes en 1989. Un homme fait figure de cheville ouvrière.

Jean-Marie Chauvet d'Arcizas, rochelo-rétais amoureux de ses pertuis est l'heu-

reux propriétaire d'un joli brin de monument historique. Né dans la veine dont on faisait jusqu'au siècle dernier les sloops ostréicoles, son « Laisse-les-dire » avale sans heurt la houle des pertuis depuis 1930. Il s'amarre au Grand Pavois depuis 1985. « Il convient de relier l'idée du village au contexte de l'époque, explique Jean-Marie. On était en plein renouveau du bateau traditionnel. Un

mouvement que portaient la revue "Chasse-Marée" de Bernard Cadoret, le port-musée de Douarnenez, les festivals qui rassemblaient les vieux gréements. » Ainsi, l'histoire de la passion de Jean-Marie Chauvet d'Arcizas pour « Laissez-les-dire » rencontre celle de nombreux amateurs de bateaux traditionnels. « Le succès du Village est aujourd'hui conforme aux prévisions de Bernard Cadoret. Il m'avait dit : "Ton idée sera bien accueillie, mais tu auras 2 % des 2 % qui sont intéressés par les vieux gréements." Je dirais aujourd'hui que sur les 35 % de bateaux qui ne partent pas à l'export, nous représentons 2 %. Mais ce sont des bateaux qui ont une forte image de marque. »

Le Village bois présente les chantiers spécialisés, et la survie de leurs savoir-faire. Mais, les irréductibles ont su grandir avec leur époque, ouvrant leurs stands à des techniques innovantes, leurs pontons à des voiliers aux lignes design. Jean-Marie Chauvet d'Arcizas a relié l'histoire de la marine à voile, à celle qu'écrivent ces entreprises qui racontent toute la modernité du matériau, aux travaux d'un Alexandre Genoud, de Fouras, d'un Christian Iscovici, de Saint-Martin-de-Ré, ou d'un Franck Roy, de Marans. Ce qui constitue bien l'irréductible richesse de ce village.

LE VILLAGE BOIS

1989



Jean-Marie Chauvet, architecte designer rochelais passionné de vieux gréements, a l'idée de créer le Village bois du Grand Pavois en 1989. C'est un succès.



Jack Nicholson

en vedette américaine

Sa carrière cinématographique l'a souvent conduit à camper des personnages sombres et névrosés. Mais ce jour-là, il sourit derrière ses lunettes de soleil. Jack Nicholson est en repérage. 12 septembre 1990.

Deux jours plus tôt, la star a dîné à Paris, en

compagnie d'un copain de promo, Robert de Niro. Le duo des sun-lights et des constellations majuscules a assisté à la présentation du film « Les Affranchis », qui vient de sortir. Le lendemain, Jack Nicholson tapait sur l'épaule de Roman Po-

lanski, l'ami de toujours, et au cours de la soirée, Jack Lang le décorait des insignes de commandeur des Arts et des Lettres.

La Rochelle ? Sa première visite. Jack Nicholson y était l'invité de la dirigeante du chantier Dynamique Yachts de Marans, une entreprise aujourd'hui disparue. Chantal

Jeanneau est aux anges. Le bonheur se lit sur son visage. Michel Crépeau est ravi. Le député-maire se prête lui aussi au jeu pour le moins médiatique d'une visite capturée par la mémoire photographique. L'acteur plaisantin visite, mais prévient : « ce n'est pas forcément pour l'acheter ! »

Chantal Jeanneau nourrit un projet d'envergure. Elle envisage de construire ce modèle en nombre dans ses ateliers marandais pour réduire le prix de vente par rapport à un moulage à l'unité. On se parle de millions de francs. Jack Nicholson n'exclut pas de louer l'un de ces coursiers. Si l'affaire est conclue, le quatrième modèle de la série sera mis à sa disposition.

Le baromètre est au beau fixe. Dans le carré d'un Dynamic 80 exposé au Grand Pavois, on a dressé la table. Huit couverts en l'honneur du fringant papa de 53 ans. Tartare de langoustines et turbot rôti aux aromates et giroles. Gourmandise de grande cambuse. Et lampées d'Armagnac 1937, le millésime de l'année de naissance de Jack Nicholson.

N'a-t-on parlé que de bateau ? L'histoire ne le dit pas. Peut-être fut-il aussi question de la petite Lorraine venue quatre mois plus tôt égayer le foyer de la vedette américaine.

GLAMOUR À LA ROCHELLE

1990



Le 12 septembre 1990, Chantal Jeanneau, du chantier Dynamic Yachts de Marans, accueille Jack Nicholson à bord d'un 110 pieds et lui confie la barre.





Hissez haut !

Il n'y a pas de commune mesure entre les 64 bateaux et les 34 exposants qui s'alignaient à la première édition de 1973, et l'exposition d'aujourd'hui, avec ses 750 bateaux, ses 850 exposants installés sur 100 000 mètres carrés. Le premier pivot du salon, c'est l'efficacité

ORGANISATION LOGISTIQUE

1973-2012



de son organisation logistique. Rien mieux que l'image d'un grand cirque montant en un temps record son temple du spectacle ne peut donner une juste idée des prouesses réalisées deux semaines en amont de l'ouverture. Sur le terre-plein, neuf halls sont érigés au centimètre près, 25 000 mètres carrés de moquette posés, et 2,5 km de cloisons montées. À flot, sur les 3 kilomètres de pontons libérés, des dizaines de tentes abritent les rendez-

vous d'affaires des chantiers nautiques. Au final, 5 000 personnes vont travailler de la mise en place du salon à sa bonne gestion quotidienne exposants compris. Un vrai village qui va générer, selon une enquête indépendante de la Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle,

25 millions d'euros de retombées, hors chiffre d'affaires réalisé par les chantiers.

Au Grand Pavois, les bateaux volent aussi. Juste avant l'ouverture du salon. Une installation de l'exposition qui n'a rien à envier aux grands cirques. La piste aux étoiles, ce sont 3 kilomètres de pontons et 100 000 mètres carrés de surface d'exposition.



Le jour où « Joshua » a retrouvé la civilisation

« Joshua » met son sac à terre. Émotion, applaudissements amicaux, retrouvailles avec celui qui nous a fait rêver pendant bien des années.

Bernard Moitessier allume une cigarette, assis sur le bord du rouf. Jacques Mellick et Michel Crépeau, debout près de lui, bavardent doucement. Étonnant retour après plus de vingt ans : celui qui avait quitté, au milieu d'une course, la

s'en aller trouver refuge à Bora Bora, plutôt que de remonter vers le nord de l'Atlantique et de franchir la ligne d'arrivée. Bernard Moitessier aide à prendre la mesure de ce sommet : « Je continue sans escale vers les îles du Pacifique, parce que je suis heureux en mer et peut-être aussi pour ne pas perdre mon âme » Aventures et voyages se succèdent jusqu'à ce jour de 1982 où « Joshua », happé par un cyclone, est jeté à la côte, au Mexique. Bernard Moitessier fait alors don de son compagnon. Deux Américaines, Johanna et Virginie Connor le ramèneront au nord-ouest des États-Unis, à Seattle. Une souscription est lancée en 1989, grâce à l'enthousiasme d'Emmanuel de Toma, le rédacteur en chef adjoint de la revue « Voiles et voiliers », et de Patrick Schnepf qui veut faire entrer la légende dans son Musée maritime rochelais. L'amiral Bellec, conservateur du musée de la Marine à Paris, vient en renfort et, début septembre 1990, le cargo « CGM Champagne » fait route vers Le Havre, « Joshua » chargé à son bord. On ignore alors encore si Bernard Moitessier viendra à La Rochelle lorsque le fameux ketch à coque rouge fait son entrée aux Minimes. Deux semaines plus tard, finalement, le navigateur Pierre Follenfant lancera la première amarre en travers du quai du Lazaret, et Bernard Moitessier se chargera de la seconde.

L'ARRIVÉE
DE BERNARD
MOITESSIER

1990

GRAND
PAVOIS
LA ROCHELLE
INVITATION



société d'un monde trop plein d'afféerie, se trouve à son retour fêté par un ministre, un député, des conseillers régionaux, généraux. » Dans l'édition de « Sud Ouest » datée du 15 septembre 1990, Claude Dubillot raconte le retour, la veille, d'un bateau et d'un marin de légende. Le duo Joshua-Moitessier qui, en 1969, au beau milieu de la course autour du monde organisée par le « Sunday Times », avait décidé, une fois le Cap Horn doublé, de repiquer vers Bonne Espérance et de

Le 14 septembre 1990, deux légendes entrent au Grand Pavois. Bernard Moitessier et « Joshua ». Jusqu'au dernier moment, les Rochelais ignoraient si Bernard Moitessier serait présent lorsque son fameux ketch à coque rouge embouqua le chenal.



La crinoline des élégantes

Elles saluent fort Vauban à Fouras, rendent les honneurs à fort Lupin en remontant La Charente jusqu'à Rochefort, tandis que, dans le chenal de Brouage qui n'avait pas été à pareille fête

depuis plusieurs décennies, elles manquent s'envaser. Pérégrinations de belles voiles en cette édition du Grand Pavois 1991 où les bisquines ont la vedette aux « Voiles de nuit » qu'elles enflamment de leur présence. Invitées du Village bois du Salon à flot, ces élégante « Granvillaise », la Normande, et « Cancalaise », la Bretonne, ont déployé leurs parures de crinoline. Juste pour la beauté de la manœuvre des bateaux de cabotage

qu'elles étaient à la fin XIX^e. Et des élégantes, il en viendra bien d'autres, à l'image de « La Recouvrance », de « La Belle Poule », du « Renard », du « Mutin ». Autant d'événements dans l'événement.

LES
BISQUINES

1991



Les bisquines la « Granvillaise » et la « Cancalaise » profiteront de l'escale au Grand Pavois en 1991 pour s'en aller parader dans les pertuis charentais, jusqu'à Brouage et Rochefort.



Avis de grand vent

L'information tombe le 12 septembre 1993 à la mi-journée. C'est un dimanche, l'une des journées d'affluence au salon. À 11 heures,

DES RAFALES ET DES DÉGÂTS

1993



le conseil d'administration se réunit en urgence. Les photos satellites sont unanimes : une énorme dépression s'étale du Maroc à l'Angleterre et se déplace à grande vitesse. Il est alors décidé d'évacuer les visiteurs, qui ne comprennent pas : il fait grand beau et

rien ne laisse supposer l'arrivée du fort coup de vent. 2 500 personnes quittent le salon en urgence. Le baromètre se creuse, le vent monte, les rafales atteignent jusqu'à 115 km/h. Un rempart de 17 poids lourds est constitué avec le concours des militaires du 503^e régiment du train de La Rochelle pour protéger

une partie des tentes du salon. 10 kilomètres de cordages sont achetés à la hâte et viennent renforcer l'amarrage des bateaux. La 21^e édition ne présente qu'une frêle défense. Les dégâts sont considérables. Sous la pluie, un chaos de toile, de plaques de bois, de tôles arrachées. Les exposants trouvent refuge dans les cafés du quartier des Minimes. Ils tuent le temps en parlant des tempêtes qu'ils ont essuyées au large. Pas d'alternative : ils ne peuvent plus accéder au site où pompiers et toute l'organisation du salon forment une colonne des secours et concentrent leurs efforts sur les stands et les bateaux.

Presque par miracle, aucune victime n'est à déplorer. Même l'énorme hall placé sous l'ancrage des camions s'est déplacé de 15 centimètres. Le salon sera écourté d'un jour et demi.

Autre tempête. Six jours avant l'ouverture de la 36^e édition, des vents de 80 km/h balaient le grand hall du Village glisse et voile légère installé sur la plage des Minimes. Le chapiteau de 1 100 mètres carrés s'est découpé en deux et l'une des parties, emportée, s'est écrasée contre les façades de commerces proches.

Au petit matin du 13 septembre, la rafale de vent a soufflé jusqu'à 115 km/heure, dévastant les stands. Par précaution la veille, le salon a fermé ses portes.



Huit hommes ont porté 40 éditions

Ils sont huit à s'être succédé à la barre du Grand Pavois, depuis sa création en 1973. Huit hommes représentant huit sociétés. Si Henri Amel a été le premier président du Grand Pavois, il laissera rapidement sa place en 1974 à Fernand Hervé. Figure rochelaise, « Tonton Hervé » présidera trois éditions du Grand Pavois naissant et cédera

**ILS DONNENT
LE CAP**

1973-2012



sa place à André Wydauw, en décembre 1976. Jean Aulonié, autre Rochelais, prend la tête de l'association en 1981 pour la céder après trois mandats d'un an. Pour ne pas donner l'impression qu'il s'agit d'un salon à l'usage des Rochelais, il est alors décidé que la présidence du Grand Pavois sera étrangère au lieu. C'est chose faite ! En 1984, Yves Roucher, patron du chantier Alubat aux Sables-d'Olonne, prend les rênes de l'association. Si en 1989, Bertrand Doat le remplace, Yves Roucher revient quelques mois en 1991 puis sera remplacé par Lucien Gourmez en 1992. Trois ans plus tard, Alain Pochon est élu par le conseil d'administration du 22 novembre 1995. 2012 marque sa dix-septième année de présidence à la tête du conseil d'administration du Grand Pavois.

Alain Pochon (ci-dessus) est l'actuel président du Grand Pavois. Avant lui, sept présidents se sont succédé. Le premier d'entre eux, Henri Amel, inaugure l'édition de septembre 1973, appuyé au bras de Michel Crépeau, le député maire de La Rochelle. À leurs côtés, Roger Mallard, autre cofondateur du Grand Pavois.



Au cœur de la planète

Une belle réussite que ce concept de pays invité d'honneur. C'est en 1995 que l'idée prend forme. Le Grand Pavois se doit de s'ouvrir à l'international et décide d'offrir un espace d'exposition à tous les pays souhaitant promouvoir leur littoral, leur industrie nautique, leur culture, leur tourisme... L'idée étant également de mettre en relation les professionnels du nautisme de l'Hexagone avec ceux du pays invité. Le concept prend forme. L'Espagne est le premier pays à répondre présent. Suivront la Guadeloupe, le Brésil, l'île de la Dominique, l'Australie, les îles de l'océan Indien, l'archipel des Canaries, la Nouvelle-Calédonie, le Danemark, l'Afrique du Sud, les États de la Caraïbe orientale, la Guadeloupe qui fêtera ses dix années de présence continue, la Croatie, l'Irlande, la Turquie, Tahiti et ses îles, enfin, la Bulgarie. En 2012, le Brésil revient avec son ambiance de fête et de partage. Si nombre de temps forts ont marqué le hall pays invité d'honneur, impossible de ne pas penser aux dessins de Nelson Mandela, réalisés pendant ses longues années de séquestration, exposés en 2004. Émotions garanties !

LES PAYS INVITÉS D'HONNEUR 1995



En 2010, la délégation tahitienne est présente sur le salon qui s'est ouvert à l'international dès 1995, avec l'Espagne pour premier pays invité d'honneur. Viendront ensuite la Guadeloupe, le Danemark, l'Irlande et bien d'autres destinations. Pour le 40^e anniversaire, il est fait appel aux couleurs du Brésil.



À l'ombre de la « Calypso »

La « Calypso » du commandant Jacques-Yves Cousteau est la vedette de l'édition 1998. L'ancien navire océanographique a été amené sur une barge à La Rochelle le mois de juin précédent.

Il pointe le bout de son étrave en septembre, lors des « Voiles de nuit » du Grand Pavois. Puis, il rejoint son poste d'amarrage, à couple de la frégate « France 1 », dans les eaux du Musée maritime rochelais.

Francine Cousteau, la veuve du commandant au fameux bonnet rouge arrive à La Rochelle pour les dernières heures du Grand Pavois. Elle annonce l'installation à La Rochelle de l'équipe Cousteau.

L'ÉPOPÉE
COUSTEAU

1998



L'« Alcione », le second navire de l'équipe Cousteau, accoste en renfort. Le symbole est intense. C'est à bord du célèbre navire aux voiles à effet de tuyères, qui a d'ailleurs été construit aux Ateliers et Chantiers de La Rochelle-Pallice, en avril 1985, et armé par les professionnels locaux, que se tient cette année-là la conférence de presse de bilan du salon. Avec 96 000 entrées, les organisateurs approchent de leur objectif de 100 000 visiteurs. Un cap qui sera doublé en 2002. Du côté de la « Calypso », en revanche, l'histoire se montrera moins souriante.

L'« Alcione », le navire à effet de tuyères de l'équipe Cousteau, est au Grand Pavois en 1998. La « Calypso » est arrivée quelques semaines plus tôt sur une barge.



À la découverte de nouveaux horizons

Depuis novembre 2009, le salon à flot parle le chinois. Cette année-là, il est devenu l'un des pivots de l'organisation de la 3^e édition du Sibex, le salon nautique de Shenzhen, à une heure et demie de voiture de Hong Kong. La convention avec les partenaires chinois de Shenzhen avait été signée l'hiver précédent au Nautic de Paris, en présence de Dominique Busseureau, alors secrétaire d'État aux Transports et de l'ambassadeur de Chine en France.

**EXPORTATION
DIVERSIFICATION
DEPUIS 1998**



Sa diversification engagée en 1998 à travers l'organisation de l'escale rochelaise de la Whitbread (la course autour du monde en équipage avec escales), avec l'appui des trois collectivités territoriales, a aussi permis au Grand Pavois, de 2001 à 2011, de prendre la main sur l'orchestration de la Transat 6,50 Charente-Maritime/Bahia sous l'impulsion de Claude Belot, alors président de Conseil général, d'une escale de la Volvo Ocean Race en 2002, ou du Grand Prix de Formule 1 motonautique de Charente-Maritime en 2007, etc. Et c'est encore la même baguette qui, à compter de mars 2013, tapotera sur le pupitre des Nauticales, le Salon nautique de Marseille Provence Métropole, à La Ciotat : six jours d'exposition en Méditerranée.

La diversification des activités du Grand Pavois a embrassé des horizons aussi variés que l'organisation du salon nautique chinois de Shenzhen, les baptêmes de grands voiliers tels que « Macif » et « L'Oréal Paris », l'orchestration de la Transat 6,50 Charente-Maritime-Bahia de 2001 à 2011.



L'expert au double record

« Que le bateau soit grand, qu'il soit petit, ce que j'adore, c'est être sur l'eau. » Dans le milieu, c'est Rubi. Bernard Rubinstein, figure du nautisme qui accroche de l'écume

**BERNARD
RUBINSTEIN**

1974-2012



de mer au coin d'une pipe partie intégrante du personnage. Ce journaliste de la presse spécialisée détient probablement un double record, sans qu'il puisse lui-même l'étalonner avec précision : celui du nombre de bateaux qu'il a essayés pour en

décortiquer la substantifique moelle. Et, le nombre d'éditions du Grand Pavois où il a promené ses bottes d'un pas tranquille, portant un regard curieux sur toute nouveauté. Rubi n'a pas vu la première édition du Grand Pavois. Il bouclait en 1973 un tour du monde à bord du « Pen Duick VI » d'Éric Tabarly. Mais à partir de l'année suivante, peu d'éditions ont échappé aux mailles de sa curio-

sité. Journaliste chez « Neptune nautisme », qui deviendra « Neptune Yachting » lors de la fusion avec « Les Cahiers du yachting », puis, à partir de 1995, pilier de la rédaction de « Voile magazine », Rubi a « vu grandir et évoluer » le salon à flot rochelais. « Il y a là une ambiance comme nulle part ailleurs. L'important, c'était cette possibilité chaque soir de sortir avec les bateaux de l'exposition, et de rentrer à la tombée du jour. Avec l'accroissement de la taille du salon, c'est devenu un peu moins évident, mais cela reste possible. Et puis, il y a cette évidence : à Paris, le visiteur est devant un mur de polyester ; à La Rochelle, les bateaux flottent. »

Un spot idéal

Bernard Rubinstein a conservé quelques pépites en mémoire. « La sortie du premier Surprise du chantier Archambault, en 1976. Un bateau génial qui a évolué, mais est toujours construit aujourd'hui. Le First 35 de Bénéteau, qui était le premier voilier de croisière à deux cabines arrière. Le Louisiane de chez Fontaine-Pajot, le Tofinou de Latitude 46, qui marquait la renaissance du day-boat de charme. » Les Fantasia, RM, Pogo, figurent aussi dans son catalogue des bons souvenirs.

« Que le bateau soit grand, qu'il soit petit, ce que j'adore, c'est être sur l'eau ». Bernard Rubinstein, journaliste de la presse nautique, a suivi toutes les éditions du Grand Pavois, sauf en 1973. Chaque année, le mensuel « Voile magazine » dont il fut le rédacteur en chef rassemble au Grand Pavois le jury qui élit le voilier de l'année.



L'année du flop

Au conseil d'administration suivant l'édition du Grand Pavois 1999, vingt-cinq plaintes sont présentées aux administrateurs. Il faut bien dire que le réveil est difficile...

UN RATÉ À CAUSE DU VENT

1999



Le show de glisse programmé en remplacement de « Voiles de nuit » n'a pas vraiment tenu toutes ses promesses. Il faut savoir qu'une multitude de ventilateurs avait été installée le long de bassin des Chalutiers, dans le cœur de la ville aux deux tours.

« Cela a été un véritable flop se souvient Alain Pochon, président de l'association. Chose imprévisible : le vent s'est mis à souffler du sud face aux ventilateurs ! Du coup, les planches n'avançaient pas, il y en avait

même qui coulaient à l'arrêt. Cela a été une véritable catastrophe, il faut bien le reconnaître ». Et pourtant le public avait répondu présent et 6 200 places avaient été proposées aux prix de vente de 50 francs. Cette création à part entière ne sera pas renouvelée et les plaignants seront remboursés...

Le réveil est difficile au lendemain du show de glisse programmé en 1999, en remplacement du spectacle des Voiles de nuit. Il n'a pas vraiment tenu ses promesses.



Les pieds dans le sable

Promouvoir les activités nautiques et attirer de nouveaux pratiquants : l'association du Grand Pavois y a toujours songé et y pense toujours. C'est ainsi qu'en 1993 un espace destiné aux

GRAND PAVOIS DES JEUNES

2000



jeunes prend place sur le terre-plein sud. Des centaines d'enfants découvrent les joies du nautisme et peuvent s'initier à la pratique de la voile. Franck Cammas, parrain de l'espace Jeunes 2000, revient auréolé d'un titre de champion Orma (multicoques de 60 pieds) et d'une victoire dans la transat Québec-Saint-Malo. Les grands se mélangent avec les plus jeunes !

En 2002, l'espace Glisse et Voile légère migre vers la plage des Minimes. Planches à voile, dériveurs, catamarans de sport, wakeboard, stand up paddle et kayaks y prennent place. Des baptêmes sont organisés en mer ou en bassin, des démonstrations et compétitions sont orchestrées, le tout sous le contrôle de moniteurs diplômés d'État. Les débutants peuvent discuter avec des champions du monde et des médaillés olympiques.

En 2009, on compte plus de 2 500 baptêmes, un record ! En 2011, cet espace change de nom et devient la Plage... Rien de plus logique quand on a les pieds dans le sable.

En 1993, un espace destiné aux jeunes voit le jour. En 2000, Franck Cammas, parraine l'Espace jeunes. En 2002, l'Espace glisse et voile légère prend toute son ampleur.



Toujours plus d'affluence

**LE 100 000^e
À L'HONNEUR**

2002



Nous sommes en 2002. Le président de l'association, Alain Pochon, est appelé à l'entrée principale de l'exposition. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 3 709 visiteurs en 1973, 23 000 en 1980, 67 000 en 1990...

La fréquentation monte, le succès de l'événement est grandissant, la barre des 100 000 est logiquement pour bientôt.

À 13 h 20 précisément, le 23 septembre 2002, un couple de Bordelais en marinière se présente. Ils sont respectivement les 100 000^e et 100 001^e visiteurs du Grand Pavois. Une lithographie commémorative de la 30^e édition leur est offerte.

Rien n'est prémédité, et c'est le pur hasard qui veut que ces Bordelais aient revêtu une marinière. Au compteur du salon, ils sont les 100 000^e et 100 001^e visiteurs de cette édition 2002 du Grand Pavois. Prévenu par l'accueil, le président Alain Pochon vient les saluer à l'entrée.

Ambassadrices de tous les océans

Lorsqu'en 1977 Patrick Juvet entonne le succès d'« Où sont les femmes ? », il ne mesure pas l'importance de la compagne du marin dans la décision finale d'achat d'un bateau. L'histoire des femmes au salon, ce sont aussi

des personnalités fortes. Annette Roux a marqué les inaugurations rochelaises de sa fidélité. L'ancienne présidente de la Fédération des industries nautiques et héritière de la lignée Bénéteau n'avait que 22 ans quand ses frères et sœurs la plébiscitèrent pour qu'elle

reprenne l'entreprise familiale. Partie d'une petite entreprise de quincaillerie vendéenne, elle a transformé le chantier naval de ses aïeux en groupe leader de la plaisance mondiale. Chantal Jeanneau. Le nom entre en résonance avec celui d'Henri Jeanneau, le fondateur d'un autre célèbre chantier nautique vendéen. Chantal Jeanneau était la patronne du chantier Dynamic Yachts aujourd'hui disparu. Une belle affaire implantée à Marans qui rayonna jusque dans les années 1990.

Avec Christine Briand puis Isabelle Autissier, le Grand Pavois découvre des championnes. Si la première cumule les titres mondiaux en voile légère, la deuxième, ingénieur agronome passée par les bancs du lycée maritime de La Rochelle où elle enseigna, fut la première femme à avoir accompli un tour du monde en compétition (7^e place dans le Boc Challenge de 1991). Entre autres performances.

Une décennie plus loin, une autre comète brille dans le ciel pavoisé. Lorsqu'elle est consacrée marraine du salon en 2005, Maud Fontenoy a déjà réalisé deux performances majeures : une traversée de l'Atlantique à la rame en 2003, suivie de 73 jours de mer entre Pérou et Marquises, avec le même mode de propulsion. Il lui reste encore à réussir son tour de l'hémisphère Sud à contre-courant. Ce sera en 2006, avant qu'elle ne se consacre à ses missions d'ambassadrice des océans.

Catherine Chabaud est une autre de ces ambassadrices des océans du Grand Pavois. Première femme à accomplir un tour du monde en solitaire sans escale (Vendée Globe 1996-1997), elle a vu la pollution s'accroître ces dernières années et sait les dégâts causés par le manque de sensibilisation collectif, d'où son projet actuel de préserver la mer, son littoral et la planète en général.

NAVIGATRICES FEMMES D'AFFAIRES

1973-2012



Catherine Chabaud, Isabelle Autissier, Annette Roux, Maud Fontenoy et Christine Briand (ci-dessus), toutes ces femmes d'exception ont œuvré pour la défense des océans et du nautisme.



GRAND PAVOIS 2007 : vue aérienne



Le boulet passa près mais le salon demeura

« Notre cœur est à La Rochelle ». Par ces mots prononcés le 20 septembre 2006, Alain Pochon, le président de l'association du Grand Pavois tourne la page sur les rumeurs de déménagement du salon international à flot. Elles avaient pour origine une visi-

te à Bordeaux du conseil d'administration qui avaient été mandatés l'hiver précédent par les membres de l'association.

Le constat provoquant cette démarche de prospection se résume simplement : le conseil d'administration

avait le sentiment que le Grand Pavois n'était plus le bienvenu à La Rochelle, et regrettait que toutes demandes de développement soient refusées.

Bordeaux se place sur les rangs. C'est sans compter sur la pugnacité des élus rochelais avec le député-maire Maxime Bono, et charentais-maritimes avec le président du

Conseil général Claude Belot, qui répondent finalement aux attentes de l'association et lui désignent un interlocuteur unique, en la personne de Jack Dillenburg. Le dialogue est instauré, les idées s'échangent : La Rochelle conserve donc la plus belle exposition nautique à flot, là où elle a vu le jour.

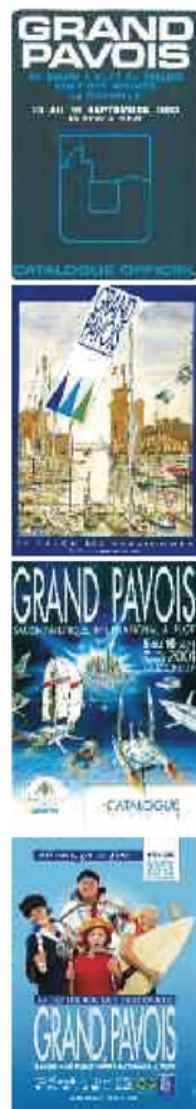
Ce pataquès agite l'été. Il rappelle un épisode antérieur. En 1987, le Grand Pavois avait déjà failli mettre les voiles pour la capitale aquitaine, hésitant aussi avec Nantes, celle des Pays de Loire. Le 23 novembre 1987, une assemblée générale extraordinaire réunit tous les membres de l'association. Les services techniques de la Ville de Bordeaux viennent présenter leur projet, Nantes le sien. La parole revient à Michel Crépeau, maire de La Rochelle qui annonce la mise à disposition du bassin des Chalutiers avec l'actuel plateau nautique comme surface d'exposition à terre. Pour une voix de majorité, les membres de l'association Grand Pavois décident que l'exposition ne sera transférée ni à Bordeaux ni à Nantes. Les Rochelais ont senti le vent du boulet et le projet de Michel Crépeau ne se réalisera pas. Le Grand Pavois restera au port des Minimes.

L'OPA
BORDELAISE

2006



Le projet de Bordeaux était très avancé, au point de proposer des projections visuelles de l'implantation du Grand Pavois au bassin à flot.



Quand la photo est bonne

Quarante éditions, et donc autant d'affiches. Les inspirations sont inégales, les bonheurs variables. Mais, deux temps forts émergent de ce défi annuel. L'année 1989. Le concours est ouvert aux étudiants des écoles d'arts graphiques. Il est doté de 30 000 francs de prix. Mais surtout, toutes les œuvres ainsi produites sont exposées au centre national Georges-Pompidou Beaubourg, à Paris. L'heureux gagnant ? L'École régionale des beaux-arts de Toulouse.

CAMPAGNE D'AFFICHAGE 1973-2012



Bond en avant dans le temps, avec une seconde performance. Nous voici dans la préparation du 40^e Grand Pavois. Dès l'automne précédent, les visiteurs du Grand Pavois ont été conviés à passer dans le studio d'un photographe professionnel installé sur le salon. L'idée ? Proposer aux visiteurs passionnés de se mettre en situation et de se faire photographier. Sur les 300 portraits réalisés, quarante issus d'un premier écrémage ont été présentés, au mois de décembre, au Nautic. Les visiteurs du salon de Paris opéraient alors une nouvelle sélection : quatre photographies. Ce sont ces portraits qui composeront l'affiche du 40^e Grand Pavois. Une édition rugissante, cela va de soi.

À chaque époque, son affiche. Les initiatives sont diverses et les bonheurs variés, mais le Grand Pavois demeure « la référence des passionnés ».



Paul Watson

ou la diplomatie du coup-de-poing

Deux militants de la nature posent côte à côte sur la photo. Allain Bougrain-Dubourg et Paul Watson sont réunis le temps d'un défilé numérique à cette 37^e édition du Grand Pavois. Le premier,

journaliste engagé en son temps contre le massacre des bébés phoques est aujourd'hui à la présidence de la Ligue pour la protection des oiseaux. Il inaugure au salon Atlantique une formidable exposition consacrée aux albatros. Le

second est le fondateur de la Sea Sheperd Society, une fondation tout entière versée dans la défense de la faune marine. Ces deux-là s'étaient d'ailleurs croisés sur la banquise à la fin des années 70, quand Brigitte Bardot lançait son appel à cesser le massacre. Paul Watson l'appuyait dans le rôle du plus jeune des cofondateurs de

Greenpeace, un mouvement qu'il a déserté depuis. Pas assez radical, à son goût.

Paul Watson a pris le parti de frapper ses adversaires où ça fait mal, hissant un pavillon noir à la tête de ses navires. Des bouteilles de beurre rance sont jetées sur les ponts des navires baleiniers pour rendre la viande pêchée impropre à la consommation. Il entend sanctionner cette flottille là où elle est la plus sensible : l'économie, et poursuit la même stratégie quand il s'attaque aux pêcheurs de thon en Méditerranée, aux chasseurs de requins. Les prélèvements scientifiques ne sont, selon lui, qu'un faux-semblant dissimulant trop mal l'appétit de profits qu'escomptent ces armateurs.

Aussi, les proues des navires de la Sea Sheperd éperonnent. Combat sans merci. Les adversaires, parfois armés, ripostent et tirent, fuient ou éperonnent à leur tour. « On n'étend pas des banderoles, on intervient. » La diplomatie du coup-de-poing, quitte à couler l'adversaire.

Il souligne cependant que jamais au cours de ses actions d'éclat il n'y a eu mort d'homme. « L'important c'est de ne jamais dépasser les limites. »

NAVIGATEUR MILITANT

2009



Paul Watson, le fondateur de la Sea Sheperd Society, et Allain Bougrain-Dubourg, le président de la Ligue pour la protection des oiseaux. Paul Watson est venu plaider pour la préservation de la faune marine. Allain Bougrain-Dubourg a inauguré une formidable exposition consacrée aux albatros.



De résine et de jute, un géant du Bangladesh

Descendre le Brahmapoutre et le Gange, tourner à droite à la sortie du delta du Bengale, traverser l'océan Indien, ne pas oublier de se faire prendre en remorque sur la

mer Rouge derrière un trois-mâts de la marine omanaise pour éviter les hordes de pirates, puis franchir le canal de Suez, avaler la Grande Bleue et, 14 000 kilomètres et 186 jours de navigation plus loin, toucher les côtes de France un 17 août. Nous

**AVENTURES
INSOLITES**

2010



sommes en 2010 et Corentin de Chatelperron vient de réussir son pari insensé : démontrer la fiabilité d'une coque réalisée en composite à partir de jute.

Le voilier ? 6,5 m à la flottaison, des lignes de coquille de noix. Le mât a été taillé dans la canalisation en aluminium d'un cargo démantelé, la dérive tirée d'une autre pièce de marine marchande. Les chandeliers ? Des maillons de chaîne soudés à du tube. Les

barres de flèche ? Des morceaux de tringles à rideaux. Des voiles taillées chez Incidences, à La Rochelle, et un minimum d'électronique pour cette cabane sur l'eau.

L'expérimentation dispose d'un parrain en béton, en la personne de Gérard d'Aboville. Corentin de Chatelperron, le skipper de cet étonnant voilier, défriche la résistance d'un matériau disponible au Bangladesh à moindre coût : le jute. Avec son « Tara-Tari » le jeune ingénieur Arts et Métiers nantais, qui a constaté le mauvais état des embarcations en bois des pêcheurs locaux, veut leur proposer une solution alternative, avec un matériau disponible à leur pied. Un objectif que s'est donné l'association Watever que préside une autre référence de poids dans la filière, l'architecte Marc Van Peteghem.

Corentin est patient sous l'assaut des visiteurs intrigués par son bateau de routard. Une posture d'une grande humilité, mais un tel rayonnement... Il a réussi, et recevra par la suite hommages et prix. Mais il ne perd pas de vue son cap : chercher à promouvoir et à développer à grande échelle ce composite. Des coups de projecteur sur des aventures insolites et sur des tours du monde hors norme : c'est une des autres facettes du salon.

Corentin de Chatelperron. Quand ce navigateur arrive au Grand Pavois, en 2010, il a parcouru 14 000 kilomètres et navigué 186 jours, du Bangladesh jusqu'aux côtes de France.



Les femmes et l'homme de l'ombre

Il^s œuvrent dans l'ombre. Des fourmis... De véritables petites fourmis qui travaillent pour optimiser des projets, des désirs, des idées, des demandes et solutionner les problèmes. Ils ont été

**ILS ŒUVRENT
EN COULISSES**

1973-2012



trois commissaires généraux, comme on les appelle dans le jargon des organisateurs de salons, à la tête d'équipes plus ou moins importantes.

Si Martine Picard a été la première commissaire générale du Grand Pavois, en 1973, elle connaissait parfaitement le monde de la voile. Elle tiendra la barre du salon à flot jusqu'en décembre 1982 et sera remplacée par Marie-Claude Bridonneau, fraîchement débarquée d'escapades nautiques entre

l'Atlantique et la Méditerranée. Aujourd'hui vice-présidente de la Communauté d'agglomération de La Rochelle et maire de la commune d'Angoulins-sur-Mer, Marie-Claude Bridonneau cédera sa place à Christophe Vieux, ancien collaborateur du Salon nautique de Paris, en 1993. C'est sous

l'impulsion de ce dernier que le Grand Pavois développera, entre autres, son implication à l'étranger et le développement de l'activité Grand Pavois Organisation.

Christophe Vieux (au cours d'une interview) est avec Martine Picard (en bas à gauche) et Marie-Claude Bridonneau, l'un des trois commissaires généraux qui se sont succédé dans l'histoire du Grand Pavois.

Souvenirs, souvenirs...



Le « Renard », de Saint-Malo, au rendez-vous du Grand Pavois.



Sur la scène de la « Nuit des pavois » de 1990, les enfants hissent le Grand Pavois.



En 1985, aubade de la Musique de la 6^e flotte américaine, devant la mairie de La Rochelle.



Réception en l'honneur des « Damien », en 1973, dans le Forum des pertuis.



Clin d'œil du photographe de « Sud Ouest », lors de l'inauguration de 1977.



1994, le Grand Pavois prêt à fendre l'écume.



En 1987, les pompiers veillent.



Le champagne arrose régulièrement les baptêmes des voiliers. Ici, le Figaro « Côtes de Bourg ».

■ Deux **multicoques** sont présentés à la première édition en 1973 : le « **Solaris** » et « **L'Hirondelle** »

■ Au premier Grand Pavois en **1973** est présenté le vainqueur de la course de « L'Aurore » : « **Araok-Atao** »

■ Le prix d'entrée en 1973 était de 15 francs. En **1975**, la gratuité pour les enfants de moins de 15 ans est offerte. En 2012, le prix d'entrée est de 10 euros et la **gratuité** est accordée **aux enfants** de moins de 12 ans

■ En **1976**, sous le poids des visiteurs, **les pontons s'enfoncent** sous l'eau !

■ Le **3 avril 1984** est décidé en conseil d'administration d'abandonner « Grand Pavois, le salon flottant » pour « Grand Pavois, **le rendez-vous des passionnés** »

■ En **1985**, ça chauffe socialement... Nombre de ministres annulent leur visite. Seuls Michel Crépeau alors ministre du Commerce et Henri Emmanuelli, secrétaire d'état au Budget, se déplaceront, même si l'**inauguration** officielle du salon est **annulée**

■ Denis Conner, vainqueur de l'**America's Cup**, et Philippe Poupon participent au lancement du **Sun Way 21** en 1988

■ **Philippe Jeantot** vient parler en 1988 d'une nouvelle course qu'il compte organiser au départ des Sables-d'Olonne : le futur **Vendée Globe**



Six 18 pieds australiens pour assurer le spectacle en 1987.



Le soleil joue avec les chromes du guindeau.



Bénédictin des marins, chaque dimanche du salon, sur la plage.



Publicité dans le catalogue 1974 du Grand Pavois.

AU FIL DE L'EAU

■ En 1976, **Yvon Bourges**, alors responsable des armées, vient choisir **son bateau en famille**

■ En 1978, alors qu'il venait sur La Rochelle, **un ketch** de 13 mètres « Chassiron-Tour du Monde » **coule au large** des Sables-d'Olonne

■ **Chantal Jeanneau** et ses deux frères, Yann et Franck, présentent en 1980 le **Dynamique 80**. Tout le monde leur prédit la catastrophe : trop gros, trop de frais... À la fin du salon, ils comptabiliseront **sept commandes**

■ Le **premier prix** du Grand Prix de La Rochelle Trophée Neptune-« Télé 7 jours » de 1983 était une **2 CV France 3...**



Du tonus pour les 30 ans du salon, avec Popeye.



Un grand moment de solidarité : le passage de barre entre l'équipage de « QOVOP » et celui d'« À cœur d'eau », en 2011.



Bernard Giraudeau et Ludvine Sagnier, lors du baptême d'un catamaran Fontaine-Pajot.



Claude Harlé sur son Muscadet « Juliéna » à la rencontre du public, en 2011.

■ « Voiles de Nuit » 1988 : le catamaran de course « **Charente-Maritime** » envoie le spi entre les deux tours en guise d'**adieu**. Émouvant !

■ En 1991 est présentée **Galilée**, une calculatrice-ordinateur inventée par Bernard Noiriel qui donne accès aux **positions du Soleil, des planètes et des étoiles**. Ses indications permettent de prérégler son sextant

■ Pendant le Grand Pavois de **1991** se déroule la 6^e étape du championnat de France de **Formule 3000** au port de La Pallice, à l'instigation du Motonautique Club Rochelais

■ **Maurice Edel**, dans le cadre de l'année Mozart, présente en tenue Grand Siècle son nouvel **Edel Cat 42** en 1991

■ **Jean Boissonnat** du groupe Expansion, **Claude Perdriel**, PDG du « Nouvel Observateur », **Bernard Wouts**, PDG du « Point », et **Jean-François Lemoine**, PDG de « Sud Ouest », seront quelques-uns des plus grands présidents du jury de **la Nuit des Pavois**

■ Six **18 pieds** australiens sont invités au Grand Pavois en **1987**

■ « **Corum** », vainqueur de l'**Admiral's Cup Parade** en 1991 à Voiles de nuit

■ 1993 et 1994 ne verront pas de spectacles « **Voiles de nuit** ». En 1995, le spectacle sera remis en place et développé sous l'impulsion d'**Alain Pochon**

■ Lors de la venue de **la Guadeloupe** en 1996, il avait été donné l'autorisation d'habiller les tours de **La Rochelle** avec du **tissu madras**. Finalement, rien ne sera fait de peur de voir le tissu trop lourd, s'il se mettait à pleuvoir, occasionner des dégâts aux deux symboles de la ville

■ C'est en **1998** que le Grand Pavois décidera de se dérouler sur deux week-ends. Une expérience qui ne satisfera pas les professionnels du nautisme et qui **ne sera pas renouvelée**

■ La signature du **salon Atlantique** est « **La référence** des passionnés »

■ Le **19 juillet 2000**, la ville de La Rochelle accepte de libérer le parking **Saint-Jean-d'Acre** pour pouvoir y installer le spectacle pyrotechnique **Voiles de nuit**



En 2010, année de l'ouragan Xynthia, Voiles de nuit rend hommage aux professionnels de la mer.



Quelques joyaux à quai, comme « La Belle Poule », goélette de la Marine nationale.



La mer à la montagne, le Grand Pavois organisa Voiles des neiges à La Clusaz, de 2006 à 2008.



Les prises insolites des pêcheurs professionnels charentais créent aussi l'événement.



Cette Cigarette raconte le salon des bateaux d'exception.



Ce Fibustier évoque les belles gueules du salon.



L'art de la cuisine à bord, revisité par les chefs Jacques Le Divellec et Louis Marzin.



Une pièce d'orfèvrerie: le Séol du chantier Franck Roy, de Marans.



LES PHOTOGRAPHES DU LIVRE GRAND PAVOIS

Collection Grand Pavois
Jean-Marie Chauvet d'Arcizas
Jean-Michel Rieupeyrout
Gilles Delacuvellerie
Yves Ronzier
Bernard Noret
Pierrick Garenne
Jean-Marie Liot-Voile Magazine
Collection Fontaine Pajot
Agence Newton
Collection Harlé
AFP

LES PHOTOGRAPHES DE « SUD OUEST »

Jean Gaillard
Dominique Jullian
Pascal Couillaud
Tadeusz Kluba
Xavier Léoty
Franck Moreau
Abdel-Krim Kallouche
Marie-France Paquaa
Alexandre Sioc'Han de Kersabiec