

A photograph of a sunset over a beach. The sky is filled with warm, orange and yellow hues, with darker clouds on the right. The beach in the foreground is sandy and wet, with small waves breaking. In the distance, a sailboat is visible on the horizon. The overall atmosphere is peaceful and scenic.

HISTOIRE

# Les **DEUX** vrais inventeurs DE LA **Route du Rhum**

L'histoire les a oubliés. Discrets, ils se sont tus. Les feux de la rampe ont brillé pour d'autres. Depuis 39 ans, on ne trouve nulle trace d'eux dans la vingtaine de livres déjà publiés sur la saga de la grande course en solitaire française. Et pourtant, sans eux, la Route du Rhum n'existerait pas.



**Découverte.** Beaucoup de Français ont découvert la beauté et le charme des plages antillaises avec la Route du Rhum.

**P**our bien comprendre la naissance de la Route du Rhum, un petit retour en arrière est nécessaire. Avec le règlement très libre de l'Ostar, sans limitation de longueur, les Anglais avaient ouvert la boîte de Pandore. En 1976, après l'arrivée à Newport de *Club Méditerranée*, le monocoque géant d'Alain Colas, les critiques pleuvent de toutes parts sur le Royal Western Yacht Club de Plymouth, organisateur de l'Ostar depuis 1960.

Lloyd Foster, secrétaire général du club et directeur de la course, est un marin compétent. Pendant 32 ans il fut commandant dans la Royal Navy. Il cherche une issue pour sauver sa course. Sous la pression, il prend une décision difficile. Le 13 décembre 1976, le magazine *The Observer*, fidèle partenaire de la course depuis sa création, annonce la nouvelle longueur maximum pour l'Ostar 1980 : 17,06 mètres hors tout ! «*En cas de collision, nous souhaitions que ce soit le coureur qui ait des avaries...*», tentera d'expliquer Foster dans son livre sur l'histoire de l'Ostar. Pour les coureurs français, c'est une gifle. Brutale. Surcouf ! Reviens ! «*On peut se demander si les Anglais n'ont pas fermé la porte du poulailler une fois que les poules étaient parties !*» ironise Alain Giksman. Premier rédacteur en chef de *Neptune Nautisme*, il a participé à l'épreuve à deux reprises.

## ORGANISER LA RIPOSTE

Très vite dans l'Hexagone, les réunions entre coureurs se multiplient. Le mois suivant l'annonce de *The Observer*, la revue *Neptune* et le magazine *Le Point* organisent un colloque réunissant coureurs et journalistes. Le 22 janvier 1977 exactement. Feuille de route : que faut-il faire de la Transat ?

Avec clarté et brio, Alain Colas aborde les vraies questions : «*Je voudrais revenir sur l'esprit de la course, car c'est pour moi la question fondamentale. Il y a place pour une course très technique et il y a place pour une course très chaleureuse où les gens seront ravis de participer à une course collective avec d'autres qui aiment la même chose qu'eux. Les deux sont valables, parfaitement légitimes et je dois avouer que les deux me plaisent autant l'une que l'autre. Mais ce qu'on ne peut pas faire, c'est faire les deux en même temps. Cette équivoque n'est plus supportable. C'est pour cela qu'il fallait s'en sortir d'une manière ou d'une autre. Je ne suis pas sûr que les Anglais s'en soient sortis de la bonne manière. On aurait pu trouver d'autres limitations. Mais actuellement,*



sent le tour de l'île en arrivant par le Nord. A trois ans de la future course, tous les composants essentiels de l'épreuve sont déjà réunis. Maintenant, il faut la mettre sur des rails.

Tout naturellement, Florent et Bernard rencontrent Eric Tabarly et son ami Gérard Petipas. Gérard a été promu capitaine au long cours au milieu des années 60. Sentant la marine marchande sur le déclin, il a préféré l'aventure de la voile. En course, il est le navigateur d'Eric. La première des deux rencontres se tient à Paris au restaurant Chez Edgar. Si l'idée plaît beaucoup à Eric, Gérard se montre plus réservé. Il sait que les Anglais voudraient interdire les courses en solitaire. Il a sans doute aussi l'idée d'une course en double. Qu'il organisa avec *Le Point* en 1979. Il suggère : «Vous devriez aller voir Michel Etevenon !»

*faire courir en même temps des engins extrêmement techniques qui sont passionnantes et légitimes, et une flottille de petits bateaux qui servent de repoussoir aux autres, eh bien là, je trouve que ce n'est pas normal, c'est entretenir des équivoques. Et ça n'est même pas tout à fait honnête avec eux.»*

Alain Glikzman résume : «Si on veut organiser une course transatlantique au départ de France ou d'ailleurs, c'est finalement très facile. Il n'y a pas de monopole de fait étant donné que l'Atlantique est là tous les jours. N'importe quelle autorité morale peut demain annoncer une course.» Organiser une course donc. Française bien sûr. Curieusement, depuis deux ans déjà, deux hommes ont élaboré un projet fou.

## EN 1975, ILS INVENTENT LA ROUTE DU RHUM

Florent de Kersauson, le frère d'Olivier, a 25 ans. Membre de l'Union nationale pour la course au large (UNCL), il court de temps à autre. Eric Tabarly l'a souvent invité à naviguer avec lui. Florent lui présentera son frère. Bernard est secrétaire général du syndicat des rhumiers et des producteurs de sucre des Antilles dont le bureau est à Paris. Florent et Bernard se sont connus à l'ESSEC. Leurs liens d'amitié se sont renforcés plus tard aux Etats-Unis, à l'université Cornell, dans l'Etat de New York, où ils obtiennent ensemble leur MBA en 1972.

Au printemps 1975 – soit près de deux ans avant la décision anglaise sur la longue –, Bernard et Florent se voient souvent. Un jour, le secrétaire des rhumiers expose ses soucis à son ami : «Les ventes de rhum sont en chute libre. La publicité traditionnelle, comme le concours de la Poêle d'Or pour les ménagères, ne marche plus. Les femmes ne font plus de gâteaux. Et le temps du petit rhum sur le zinc pour les hommes le matin, c'est

*terminé ! On voudrait du plus jeune et plus sportif. As-tu des idées ?»*

«On pourrait imaginer une course transatlantique à la voile en solo, reliant la France et les Antilles ?» suggère Florent. «Oui, la Course du Rhum, par exemple ?» «Je préfère la Route du Rhum. Cela soulignerait la longue tradition de commerce maritime entre la France et les Antilles !» précise Florent. «Bonne idée ! Tu me prépares un dossier ?»

Florent se met au travail. Quelques semaines plus tard, son étude bien étayée reçoit aux Antilles un accueil enthousiaste de Monsieur de La Rochefoucault, président de la branche guadeloupéenne du syndicat. La Martinique aimerait être dans le coup, mais tarde à donner de vrais gages. Finalement, c'est Louis Claverie, ancien directeur de la rhumerie Darboussier à Pointe-à-Pitre, qui entraîne derrière lui un grand nombre des producteurs de Guadeloupe et remporte la donne. La Guadeloupe est généreuse. Pour motiver les coureurs, elle s'engage à offrir 500 000 francs de l'époque pour récompenser les six premiers ! Une somme énorme. De 1850 à 1937, la plupart des yacht-clubs mondiaux offraient des prix en espèces. La tradition avait disparu après la dernière guerre. Une seule exception en France : la Course de l'Aurore créée en 1970.

Le choix du lieu de départ fait débat. Les rhumiers penchent pour Bordeaux, port emblématique de l'importation du sucre et du rhum. Florent se bat pour Saint-Malo, la cité corsaire de Surcouf, qui offre un magnifique bassin pour accueillir les concurrents et des quais pour les spectateurs. Le club de voile est dirigé par Yannick Jardin, fervent supporter de la course depuis les premiers jours.

Les rhumiers sont d'accord sur le futur nom de la course. Et pour que toute la population côtière participe à la fête, ils souhaitent que les concurrents fas-

**Géant. Dessiné en 1971 par Jim Andersen, du bureau Carter, le Vendredi 13 de Jean-Yves Terlain, avec ses 39 mètres de long, sera le premier à perturber les organisateurs de l'Ostar anglaise de 1972.**

**Inventeurs. Bernard Hass et Florent de Kersauson, diplômés de l'université Cornell près de New York, élaborent seuls les grandes lignes de la Route du Rhum dès 1975.**

## MICHEL ETEVENON, UN LOUP SOLITAIRE

Celui-ci dirige une petite agence de publicité, rachetée à la fin des années 50 à la veuve de Charles Maillard, l'un des pionniers de la publicité en France. L'agence est située sous les combles du 6, rue de la Paix à Paris. Il faut monter cinq étages avec l'ascenseur, puis gravir à pied les dernières marches pour parvenir à l'entrée du sixième. Un dernier escalier débouchant sur un long couloir et le visiteur arrive enfin dans le bureau de Michel. Deux petits Velux dispensent une faible lumière. Le large bureau est en travers de la pièce. Deux téléphones à cadran. Aucune décoration si ce n'est une huile au mur, où l'on distingue des gratte-ciel. Une œuvre de sa femme Françoise. Et une dizaine de plantes exotiques maigrichonnes, que Michel arrose chaque soir religieusement. Le personnel est minimum. Un associé, André Laurent, tient les rênes des finances. Pour le reste, que des femmes ! Une jeune secrétaire savoyarde, et puis Edith, qui sera plus tard en charge des dossiers de la Route du Rhum.

Le bureau disparaît parfois sous une multitude de petits papiers. Un puzzle



COLLECTION BERNARD HASS



CHRISTIAN FEVRIER



KEITH TAYLOR

géant ? Chaque papier porte le nom d'une personnalité du spectacle. Toute la jet-set parisienne est là. Explication : Michel place les invités pour une première à l'Olympia. Toute erreur de hiérarchisation se révélerait catastrophique. Bruno Coquatrix, son directeur, est un ami d'Etevenon. Qui s'occupera de l'Olympia pendant 15 ans.

Natif du Jura, Etevenon n'est jamais monté sur un bateau. Mais il a déjà aidé en 1973 un Frère de la côte normand, Jack Grout, à participer à la première Whitbread. Le bateau de 20,73 mètres, un plan de Georges Auzépy-Brenneur construit par Nautic Saintonge, fut le premier *Kriter*. Car Michel gère le budget des vins du Patriarche à Beaune, qui fabrique cette boisson pétillante. A l'époque, Michel Etevenon est l'un des rares publicitaires à regarder vers l'océan. D'où la recommandation de Petipas.

Une douche froide attend pourtant Florent de Kersauson et Bernard Hass lors de leur première visite à l'agence Maillard : malgré les arguments exposés, Michel n'a aucune envie de se lancer dans l'aventure. Loup solitaire, il aime bien être le premier à avoir une idée. Sans concurrence. Or ces deux-là ont déjà tout prévu ! Que viendrait-il faire

dans cette galère ? Le soir de la visite des deux amis, il me résume la rencontre : «Je veux rester un armateur pour aider les marins français. Organiser des courses, ce n'est pas du tout mon rôle !»

Il se trouve que j'occupe le bureau jouxtant le sien. Ancien graphiste, je gère à l'époque une petite structure de communication pour les chantiers, les voiliers, les écoles de voile (j'abandonnerai en 1979 pour prendre ma carte de journaliste). Etevenon m'avait proposé en 1973 de me louer un bureau. «Comme je n'y connais rien en bateau, de temps à autre, vous pourrez m'expliquer !» Nous sommes restés six ans ensemble. Je m'entendais bien avec cet homme fin et cultivé. De manière inattendue, j'ai bénéficié d'un observatoire unique sur le lancement de la première Route du Rhum.

Le désintérêt de Michel Etevenon s'explique peut-être par une autre raison. Au moment du premier rendez-vous, il est très absorbé par la préparation du monocoque d'Olivier de Kersauson. Qui doit participer en décembre 1975 à la Course des Clippers (Londres-Sydney-Londres), sur *Kriter II*. Michel voit une admiration particulière à Olivier, qui a fait de l'agence Maillard sa seconde maison. Et l'anime de ses

**Choc.** En 1976, le monocoque géant Club Méditerranée d'Alain Colas, long de 72 mètres, provoque la colère des organisateurs anglais de l'Ostar. Ils feront tout pour lui interdire le départ de la course.

gags incessants. Un jour, il saisit le téléphone de Michel. «J'appelle Victor Tonnerre !», le maître voilier de Tabarly... Avec un parfait accent arabe, l'animateur des *Grosses Têtes* commence son numéro : «Allo, Monsieur Tonnerre ? Je suis le cheik d'un puissant émirat. Votre réputation est arrivée jusqu'à nous. Nous projetons la construction d'une grande marina. La plus grande du Moyen-Orient. Nous allons acheter 300 voiliers. Et nous vous avons choisi pour fabriquer les voiles. Etes-vous intéressé ?» «Oui, oui, bien sûr !» répond en balbutiant Victor, tout ébahi par l'énormité de la commande. «Nous avons une condition, il faudra venir nous installer chez nous ! Acceptez-vous ?» Silence... Quitter Concarneau pendant un an ou deux n'enchantait guère Victor. Finalement, il accepte... Olivier

**«ON POURRAIT IMAGINER UNE COURSE TRANSATLANTIQUE EN SOLO ENTRE LA FRANCE ET LES ANTILLES» SUGGÈRE FLORENT.**



tient sa deuxième conférence de presse le 25 mai 1977. Lyrique, il évoque Isabelle la Catholique et Christophe Colomb. Mais reste d'une discréetion rare sur l'apport des deux fondateurs. Qui ne sont pas cités. La presse reçoit le règlement définitif, élaboré par Florent avec l'accord de l'UNCL.

## 5 NOVEMBRE 1978, 1<sup>RE</sup> ROUTE DU RHUM

Une tache va ternir ce projet exaltant. Le 13 avril 1978, Michel Etevenon dépose secrètement pour l'agence Maillard la marque «La Route du Rhum» sous le numéro 1047225 et dans neuf catégories. Personne n'est informé. Le coup est machiavélique. C'est une arnaque prémeditée. Un rapt. Florent de Kersauson et Bernard Hass, qui avaient apporté l'idée de la course à Etevenon sur un plateau trois ans plus tôt, ne figureront jamais sur l'acte de naissance officiel de l'épreuve. La blessure sera douloureuse pour les deux créateurs car ils ne l'apprendront que beaucoup plus tard.

En professionnel rodé de la communication, Michel sait l'importance de la presse pour assurer le succès d'un événement. Avec Florent, il persuade son ami Jacques Goddet, patron de *L'Equipe*, de s'associer à sa course. Curieux, Jacques et sa femme iront voir *l'Olympus* de Birch dès sa première visite en France à Deauville. La puissante machine du quotidien sportif se met en marche. Les cinq meilleures plumes de *L'Equipe* puissent leurs informations rue de la Paix pour remplir les pages du journal. La semaine précédant le départ de la course, la France n'ignore plus rien des concurrents. D'où l'étonnante ruée des Français à Saint-Malo.

Michel convainc aussi les hôteliers de Guadeloupe d'accueillir les journalistes. Une première dans le monde des courses ! Avions et hôtels sont offerts à toute la presse écrite, aux radios et chaînes de télévision. En 1978, beaucoup de journalistes n'étaient jamais allés aux Antilles ! Tout ce beau monde sera embarqué sur l'*Armorique* de la compagnie Brittany Ferries pour suivre la course jusqu'à Roscoff.

Le 5 novembre 1978, Eric Tabarly donne le départ de la première Route du Rhum. Trois *Kriter* sont engagés, dont deux favoris. C'était oublier *Olympus*. Dans sa prime jeunesse, Michel Etevenon fut acteur chez Charles Dullin au théâtre de la ville. Il ne pouvait espérer une arrivée plus spectaculaire. Il sera au départ des cinq éditions suivantes. Avant de nous quitter le 8 juillet 2001. A 80 ans. C'était un dimanche. Ainsi naissent les légendes... qu'il faut parfois corriger. ■

ne le laisse pas souffler... «Et puis bien sûr, et c'est essentiel pour la signature du marché, il faudra vous convertir à l'Islam ! Acceptez-vous de devenir musulman, Monsieur Tonnerre ?» Silence interminable... Finalement, Olivier met fin au supplice et révèle son nom... Pauvre Victor ! Adieu veaux, vaches, cochons...

## DÉCEMBRE 1976 : LE DÉCLIC DE LA DÉCISION ANGLAISE

Florent et Michel gardent le contact pendant un an. Ils se voient de temps à autre. Sans que rien n'avance. Entre-temps, Florent a rédigé un premier règlement de course. Il a aussi persuadé l'UNCL d'apporter sa caution technique à l'épreuve. Un point important pour rassurer les ministères qu'il faudra bientôt convaincre. Dans la foulée, l'UNCL nomme Florent responsable des courses océaniques.

Le 13 décembre 1976, survient la bombe de la décision du club anglais de limiter la longueur des bateaux. Etevenon la reçoit comme un affront au pavillon national. Il faut relever le défi posé par la «perfide» Albion. Le même jour, il annonce à la presse la naissance prochaine d'une grande course française. Sans limitation de taille. Petit à petit, «Monsieur l'Armateur» a cédé à la tentation de devenir «Monsieur l'Organisateur». Pendant tout l'hiver, il cherche un sponsor pour sa course. Mais ne trouve rien. Alors, progressivement, Etevenon commence à croire au projet de Florent. Il l'appelle de plus en plus souvent. Trois à quatre fois par jour. Des appels qui se terminent souvent par un déjeuner à Neuilly chez Françoise Etevenon.

Galvanisé par la décision anglaise, Florent n'a pas chômé. Après avoir rallié

à sa cause l'UNCL, il rencontre les cinq ministères à convaincre pour autoriser l'événement : les Transports, les Sports, la Défense pour la Marine, les DOM-TOM et l'Intérieur pour la circulation et la sécurité. Florent : «En fait, le ministère le plus important était celui des Transports avec le bureau plaisir du secrétariat général à la marine marchande (Monsieur Chapon) et le patron du bureau plaisir, Monsieur Marchand, administrateur des affaires maritimes. Les Sports étaient importants aussi. On craignait que le président de la FFV ne fasse pression sur la marine marchande pour dire non !» Le président de la FFV s'appelle Raoul Civray. Jaloux de l'émergence de Michel Etevenon dans la course océanique, il s'emploie activement à multiplier les obstacles.

Michel, Florent et Bernard commencent une série de voyages en Guadeloupe pour signer les accords. Une association naît : Promovoile. Le patron de Maillard bombarde Florent secrétaire général. Ce dernier a 27 ans. Le 10 février 1977, Michel tient sa première conférence de presse pour annoncer la naissance d'une nouvelle course en solitaire française. Elle s'appellera La Route du Rhum. Parcours : Saint-Malo/Pointe-à-Pitre. Sans aucune limitation de taille.

La FFV est furieuse. Le 26 avril suivant, Raoul Civray interdit à tous ses clubs d'organiser des courses en solitaire excédant 80 milles. Un coup d'épée dans l'eau. Michel Etevenon

## TROIS KRITER SONT ENGAGÉS DANS LA COURSE, DONT DEUX FAVORIS. C'ÉTAIT OUBLIER OLYMPUS...

CHRISTIAN FÉVRIER

