

HISTOIRE & PATRIMOINE

LA REVUE HISTORIQUE DE LA CALE DE L'ILE

POUR L'AMOUR DE LA PLAISANCE

Dans la flottille de la Cale de l'Île, plusieurs voiliers sont les représentants de l'histoire de la plaisance, tant au niveau local que national. Ce numéro vous met en lumière leurs origines.

BREVE HISTOIRE DE LA PLAISANCE



Albert CUYPES, *Port de Dordrecht*, 1660, National Gallery, Washington. Exemples de « *jacht* », typiques de la Hollande

Vous êtes-vous déjà demandé depuis quand remontait cette pratique étrange d'aller s'aventurer sur mer pour le plaisir ? Étrange, en effet, de vouloir se mesurer à un élément de la Nature totalement imprévisible et dangereux. Au plus loin où notre Histoire est connue, nous en retrouvons des témoignages. Sans être certains si ce loisir était pratiqué par le plus grand nombre dans les cultures qui le mentionnent, des récits précis nous font état que les puissants des temps anciens dépensaient des sommes folles pour des navires d'apparat.

Prenons pour exemple ce gigantesque bateau construit par Archimède pour son maître, Hiéron II de Syracuse, au milieu du III^e siècle avant notre ère. Il mesurait environ 160 m de long, sur 3 ponts et comportait 30 chambres. Le pont supérieur supportait des tours équipées de machines de guerre. Ce navire, dont les écrits attestent qu'il était impossible à manœuvrer sans l'aide de bateaux le remorquant, n'avait que comme seul intérêt de démontrer le prestige du Roi de Syracuse. C'était un navire d'apparat. A l'époque moderne, les rois européens continueront encore à faire construire des navires pour le prestige.

Comme l'explique parfaitement Daniel CHARLES, dans son livre « L'Histoire du Yachting », c'est aux Pays-Bas, à partir de la fin XV^e siècle, que nous voyons émerger le mot « jacht », qui désigne un bateau de guerre rapide. Les anglais se réapproprieront le terme en modifiant l'orthographe, le mot « yacht » était né. Ce pays est à l'époque la nation incontestée du commerce maritime. Sa structure-même était le berceau parfait pour que se développe la navigation de loisir. Contrée bâtie sur la mer et disposant de multiples canaux reliant les villes entre elles, il était plus aisément de se déplacer sur l'eau que sur les routes. État très décentralisé et reposant énormément sur le commerce, il favorise l'émergence de toute une classe d'entrepreneurs qui voyage dans tout le pays. Ils utilisent les canaux et font du petit cabotage. Ils se font construire des navires adaptés, mais confortables. Ces unités sont richement ornées et permettent à leur propriétaire d'afficher sa réussite. Il y en aura tellement de construit que, à partir de 1622, la nécessité de créer un port qui leur soit dédié s'impose à Amsterdam. Deux autres suivront peu après. Le principe des marinas, tel que nous l'entendons maintenant, était né.

Le roi d'Angleterre Charles II, en exil aux Pays-Bas découvre ces « Jacht » et participe à des parades nautiques organisées près d'Amsterdam. Il se passionne pour ces élégants bateaux richement ornés et confortables. De retour en Angleterre, il décide d'en faire construire plusieurs et les adapte à la mer plus profonde qui entoure les côtes britanniques. Il en profite aussi pour inciter les enfants de la noblesse à se tourner vers la mer et, ainsi, alimenter sa marine en nouveaux officiers. On peut penser que Louis XIV aussi, en faisant construire une flotte miniature qui paradera sur le grand Canal du Château de Versailles, essaiera de faire de même.

A côté, de manière locale, plusieurs initiatives se développent, comme les parades sur la Gironde ou bien les joutes nautiques en Méditerranée. Mais le moteur le plus puissant du développement de ce qui allait devenir la plaisance, à partir du XVIII^e, c'est avant tout la régate. Ce fut le cas avec le célèbre Yacht club de Cork (1720). Les Anglais, très en pointe sur le sujet, amenèrent cette pratique avec eux dans les colonies d'Amérique. Malgré l'indépendance, elle n'en repartira plus.

En 1851, le New York Yacht Club défait les Anglais dans une course autour de l'île de Wight, avec le légendaire America. En naîtra la régate la plus mythique au monde, la Coupe America, dont les Américains resteront victorieux pendant 132 ans d'affilée. On dit que la coupe était même boulonnée dans sa vitrine !





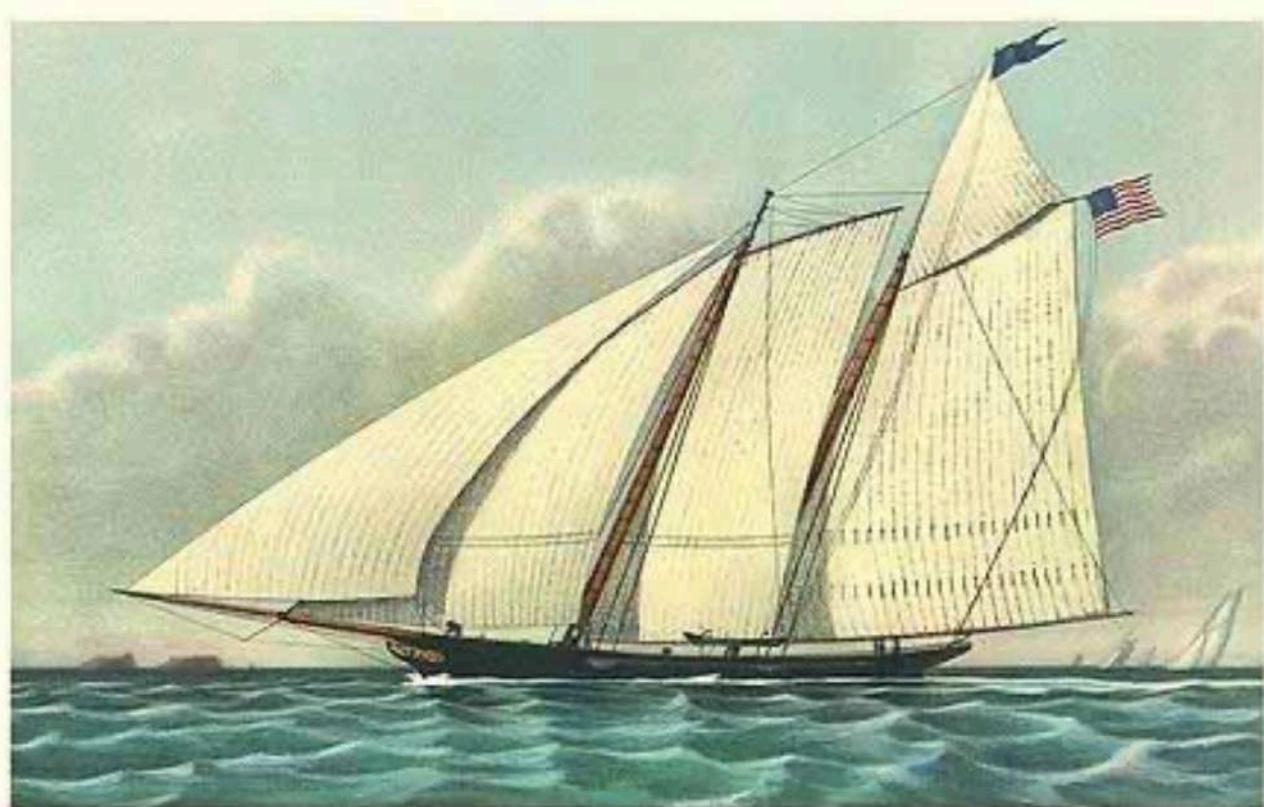
Coupe de l'America

Cette course sera le plus grand laboratoire d'innovation navale (hors flottes de guerre), dont le monde de la plaisance bénéficiera jusqu'à aujourd'hui encore. De la fin du XIXe à la Seconde Guerre Mondiale, ce fut le temps béni des yachtmen et de leur splendides machines.

En découlera la naissance des jauge internationales, permettant à des bateaux d'une même série de régater ensemble. Citons les merveilleux Classes J, qui font rêver encore aujourd'hui. Mais c'est loisir coûteux et réservé à une élite, qui a du temps et les moyens, loin du grand public.

Durant l'occupation, grâce aux différentes initiatives de la fédération française de voile, sont diffusés les plans de petites unités à construire soi-même pour la navigation sur les eaux intérieures (seule autorisée par l'occupant). De 1942 à 1944, il sera construit plus de petits dériveurs que sur les 70 ans précédents, notamment les fameux « Moth » (source : Fédération Française de Voile).

Après les horreurs de la seconde Guerre Mondiale, en France, la population démarre une période de reconstruction générant une croissance économique sans pareil. Elle a acquis avant le conflit les congés payés et peut maintenant consacrer du temps à ses loisirs.



THE CLIPPER YACHT AMERICA
BY SAM PARK
MEMPHIS, TENNESSEE
PRINTED IN U.S.A.
Dimensions: 11" x 17" (28 x 43 cm)
Weight: 1.5 lbs (0.68 kg)
Price: \$12.50
ISBN: 0-9612121-0-1
EAN: 9780961212101

En 1947, aux Glénan, est fondée une association regroupant d'anciens résistants. Elle les aide à se réadapter à la vie civile, dans un cadre tourné vers la nature, autour de la pratique de la voile. Aux antipodes des codes du Yachting, la simplicité, l'entraide et la vie en communauté sont érigés en mode de vie. Le succès est immédiat et des générations de stagiaires vont défiler sur l'archipel et dans les autres sites de l'association. Elle recherche des bateaux simples et maniables, indulgents avec les débutants. L'architecte naval Jean-Jacques HERBULOT, va réaliser les premiers voiliers de série pour cette école, avec un succès incroyable. Les vauriens, corsaires, caravelles ou mousquetaires, tous en contreplaqué, vont se vendre au-delà du cercle nautique et générer un véritable engouement. Simples d'entretien, peu chers, faciles d'accès, on pourra même acheter un vaurien ou un corsaire au grand magasin BHV, rue de l'Hôtel de ville à Paris !

Dans les années 60, Philippe HARLÉ, lui aussi passé par les Glénans, réalise toute une série de voiliers habitables en contreplaqué, dont le mythique Muscadet, produit à Rezé, dans le chantier AUBIN.

Les premiers voiliers en polyester arrivent dans la foulée, avec le chantier EDEL, puis BENETEAU et JEANNEAU.

Les grandes séries de voiliers étaient lancées, les ports de plaisance ont suivi de près, se développant sur toutes les côtes françaises, c'est une toute une génération qui s'empara des joies de la plaisance.

Liberté

Corsaire

Maraudeur

Flibustier

Vagabond

Vaurien

BHV Marine
distributeur exclusif des
CHANTIERS DE MEULAN
30, bd Thiers, Meulan

Liberté Nouveau et confortable bateau de petite croisière. Transportable sur remorque. **8 550** nf

Corsaire le bateau de petite croisière le plus répandu. **5 074** nf

Maraudeur le moins cher des voiliers habitables. **3 389** nf

Flibustier rapide dériveur en forme. **2 271** nf

Vagabond voilier d'initiation transportable sur le toit d'une voiture. **1 430** nf

Vaurien 8 000 unités à flot ! **1 123** nf

Publicité du Bazar de l'Hôtel de Ville à Paris.

La Plaisance s'est invitée en plein Paris !

LA PLAISANCE A NANTES



Viviane sur l'Erdre, 1886. Archives Ouest France. Lancé en 1859, il est considéré comme le plus ancien voilier de plaisance de France, il est maintenant conservé dans le musée maritime de Douarnenez

Nantes n'a pas été en reste dans cette épopée. Comme le rappelle le site NANTES PATRIMONIA, la Plaisance s'y installe dès les années 1850. Ville maritime, elle a été très tôt le théâtre de régates et de parades sur l'eau. Les grandes fortunes nantaises se défient alors sur l'Erdre et la Loire, se faisant construire dans les chantiers locaux de petites unités très élégantes. Les Nantais viennent en nombre admirer le spectacle de ces voiliers au gréement impressionnant et à l'allure racée. A côté des Nantais aisés, des pêcheurs de Loire s'adonnent aussi aux plaisirs nautiques. A bord de leurs canots basse-indrais, ils cèdent aux plaisirs de la régate. A cette occasion, ils ajoutent un foc à la voile au tiers initiale.

Le Vétille, du haut de ses 132 ans témoigne encore actuellement de cette époque dorée, dans la plus pure tradition du Yachting. Avec le Vezon (1887) et le Viviane (1859), communément désignés comme les trois V, ils sont les dignes représentants d'une époque très dynamique des chantiers nantais dans le domaine de la Plaisance. Aujourd'hui, les Rendez-vous de l'Erdre et les Débords de Loire, perpétuent la tradition de parades et de régates sur les eaux nantaises.

Plusieurs voiliers issus de l'épopée de la plaisance sont entretenus dans l'atelier de la Cale de l'Île. Leurs architectes ont marqué l'histoire maritime.



Le SNO, l'un des plus anciens clubs nautiques en France, est fondé dès 1882. Initialement installé sur les bords de Loire, il déménage sur les rives de l'Erdre, au niveau de Port Breton, dans les années 30. Toujours en activité, il a été l'un des moteurs de l'organisation des régates nantaises, il a formé et fait naviguer des régatiers d'exception et il a même été l'initiateur d'un modèle de voiliers : les monotypes de la Loire.



Canots basse-indrais, 1898. Coll. Archives Municipales de Nantes.



Régate à Trentemoult, 1896. Vezon à droite. Coll. Archives Municipales de Nantes.

Honneurs aux architectes

Nombreux ont été les architectes qui ont écrit l'Histoire de la Plaisance. Mettons à l'honneur trois d'entre eux, dont les voiliers occupent quotidiennement les ateliers de la Cale de l'île.

Eugène CORNU
1903-1987



Bien que né à Lorient, c'est à Nantes qu'il passe son enfance. Sa famille habite le village de Trentemoult, d'où il peut à loisir observer les régates de Loire. Son oncle est dessinateur aux Chantiers de l'Atlantique. C'est lui qui l'initiera à son futur métier.

Il collabore avec le chantier Jouët, en région parisienne dès le début de sa carrière, en 1923. Il dessine des bateaux de régate jusqu'à la 2e Guerre Mondiale. En 1943, il conçoit ce qui est l'un des tout premiers voiliers de série, le bélouga. Ce sera un succès avec plus de 1000 unités construites. Il crée aussi des voiliers de course-croisière, dont certains vont accumuler les victoires (par exemple le voilier Jalina).

Ses bateaux ont tellement marqué la Plaisance, que son nom est devenu commun. Tout le monde parle des « Cornu ».

Jean-Jacques HERBULOT
1909-1997

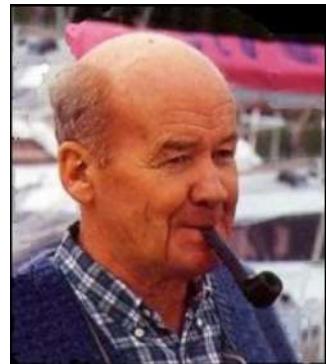


Il restera comme l'un des principaux artisans de la démocratisation de la Plaisance dans la France d'après-guerre.

Plusieurs fois champion de France de voile sur Star, il participe à 5 éditions des Jeux Olympiques entre 1932 et 1952.

Le centre nautique des Glénans fait appel à lui après la guerre, pour développer des modèles de voiliers adaptés pour ses stagiaires. Il crée, pour le centre, le dériveur Vaurien (en référence au nom du chien du directeur des Glénans !) qui sera un immense succès avec 36 000 exemplaires produits à ce jour, mais aussi le Corsaire (l'un des voiliers les plus mythiques de la plaisance) ou la caravelle, en ayant recours au contreplaqué. Il crée aussi la corvette, dont l'unité qui lui a appartenu est entretenue maintenant à la Cale de l'île.

Philippe HARLÉ
1931-1991



En trente ans, il dessine près de 220 plans de bateaux différents. Un chiffre exceptionnel.

Dans les années 50, il est membre de l'école de voile des Glénans, d'abord en tant que stagiaire, puis de chef de bord et permanent.

Génial créateur du muscadet en 1963, il s'associe avec le Chantier Aubin, basé à Rezé, qui produira ce bateau légendaire, ainsi que toute la série des voiliers qui le suivront. Son épouse expliquera qu'il a donné des noms d'alcools à ses bateaux, car tous les noms de poissons et de vents étaient pris et « pourquoi on ne continuerait pas dans ce qui est bon » !

On lui doit aussi d'autres grands succès avec des voiliers polyester, comme le sangria ou le fantasia, qui peuplent encore beaucoup les ports de plaisance.

LE CHANTIER AUBIN

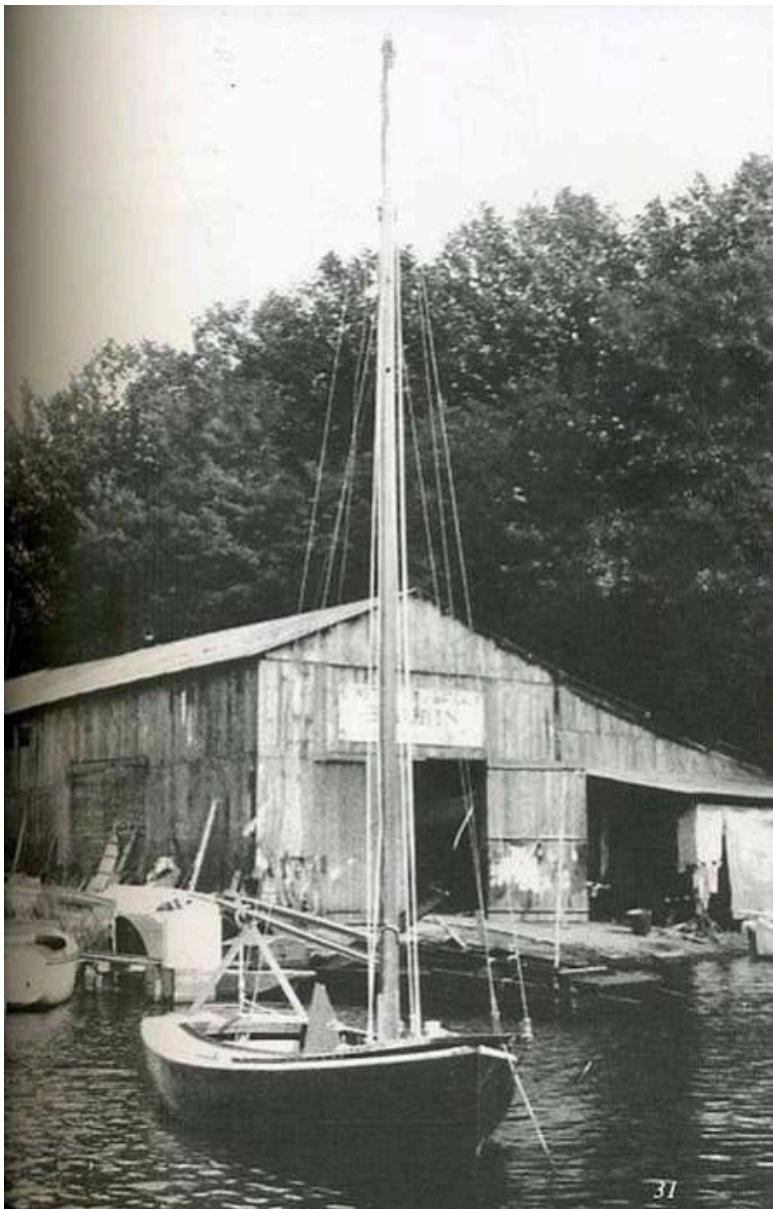


Photo du chantier alors qu'il est encore installé à la Tortière.

Créé en 1926 à la Tortière à Nantes par le charpentier de marine Baptiste AUBIN, ce chantier naval va marquer l'Histoire de la Plaisance.

Après avoir travaillé au chantier GUIBERT, sur l'île de Versailles, Baptiste AUBIN décide de s'installer à son propre compte et de se spécialiser dans la production de canots classiques.

Le chantier va être repris par Paul et André, ses deux fils. Après avoir collaboré avec plusieurs architectes de renom, comme Eugène CORNU, ceux-ci se tournent vers la construction de voiliers en contreplaqué.

En 1962, le chantier déménage à Rezé. Les deux frères vont collaborer avec l'architecte Philippe HARLE et produire toute une série de voiliers aux noms évocateurs : cognacs, cabernets, sauvignon, armagnac, sancerre et, surtout, les muscadets, qui fera entrer le chantier dans l'Histoire.

Ces derniers se distingueront par leur robustesse et leurs qualités marine, emmenant leur propriétaire sur toutes les mers du monde. Sur les quelques 700 exemplaires produits, plus de 450 naviguent encore sur tout le globe, selon le Président de l'Association des Propriétaires de Muscadets.

Le chantier Aubin tente de se lancer dans l'aventure des voiliers en polyester à partir des années 1970. Mais, d'autres

chantiers comme Beneteau et Jeanneau ont lancé des productions à l'échelle industrielle. Un chantier artisanal, surtout connu pour ses productions en bois, n'avait aucune chance pour rivaliser. Après avoir ouvert un site à Saffré, au nord de Nantes, le chantier fermera ses portes en 1986, après 60 ans d'activité.