

Les Glénans... **QUELLE HISTOIRE !**





Les Glénans... **QUELLE HISTOIRE !**

 **2**

Les débuts des Glénans

*De la Résistance à la formation de la jeunesse
Pourquoi les îles de Glénan
Le CFI s'oriente vers la voile
Une grande école est née*

 **12**

Des sites particuliers

*Les implantations des Glénans
La vie sur les bases
Une microsociété*

 **20**

La flottille des Glénans

*Des bateaux originaux conçus sur mesure
Les Glénans cherchent le vent*

 **26**

L'enseignement

*Apprendre à naviguer
Adapter les outils au style d'enseignement
Former des femmes et des hommes*

 **31**

C'est l'appel de la mer

 **32**

Annexes

SOMMAIRE

Couverture : Django 9.80 sous spi, ph. Maeva Bardy
Deuxième de couverture : Arrivée de plage des Vauriens à Penfret, ph. Philippe Harlé
Troisième de couverture : Élan 31 dans le Trieux, ph. Jean-Yves Béquignon
Quatrième de couverture : En escadre, ph. Bruno Poinsard

LES DÉBUTS DES GLÉNANS

De la Résistance à la formation de la jeunesse

En 1945, Philippe et Hélène Viannay n'ont que 28 ans et pourtant, ils ont derrière eux une vie bien plus remplie que celle du commun des mortels. Avec leur camarade Robert Salmon, ils fondent en 1941, puis animent Défense de la France, mouvement de résistance qui comptera près de trois mille membres et en perdra plus de deux cent cinquante.

Défense de la France (DF)

Ce mouvement s'est fixé pour mission, pendant la Seconde Guerre mondiale de faire relever la tête aux Français et de les convaincre par voie de presse de se rebeller contre l'occupant. Il publie un journal clandestin, *Défense de la France*, qui tirera jusqu'à quatre cent cinquante mille exemplaires en pleine occupation.

Grâce à ses importants moyens d'impression, DF sera également l'un des plus gros fournisseurs de faux papiers utilisés par la plupart des réseaux de résistance mais aussi par les réfractaires au Service du travail obligatoire – STO. Recherchés, Philippe et Hélène Viannay ont vécu une grande partie de la guerre sous de fausses identités, changeant sans



Défense de la France, n° 37, 3 septembre 1943. Philippe Viannay y publiait des articles sous le pseudonyme d'Indomitus.

cesse d'adresses et consacrant leur vie à plein temps pour DF. Leur premier enfant est né dans la clandestinité. Ils ont perdu des amis et des parents proches, arrêtés, déportés.

Construire une société nouvelle

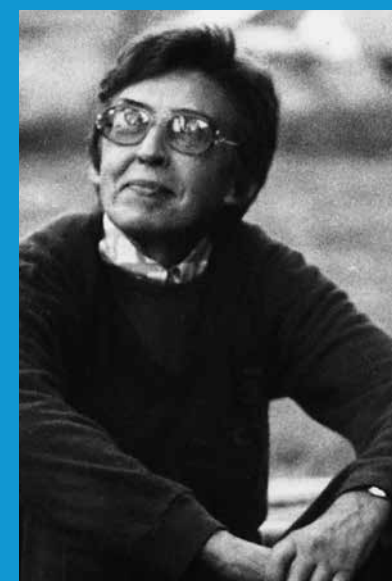
Au sortir de la guerre, Philippe et Hélène Viannay pensent que les acteurs de la Résistance doivent peser sur la vie sociale du pays. Lui a visité les camps d'extermination où nombre de leurs compagnons sont morts et en revient conforté dans l'idée que ces années de lutte et de sacrifices donnent le droit aux survivants d'élever la voix pour construire une société nouvelle et plus humaine. Nommé à l'Assemblée consultative, il en démissionne rapidement, déçu de l'immobilisme d'une grande partie des hommes politiques. Il trouvera dans la société civile un champ à sa mesure et s'y impliquera toute sa vie durant, avec la même détermination et la même capacité à fédérer les énergies que pendant ses années de résistance, comme chef de réseau.

1945 : création du Centre de formation internationale (CFI)

Les jeunes qui, du fait de la guerre, ont interrompu leurs études ou leur cursus professionnel, doivent pouvoir bénéficier, d'après Philippe Viannay, d'une formation pour reprendre pied dans la société. Elle doit être gratuite et ouverte sur le monde pour éviter que la peur des autres ne conduise à d'autres conflits. Il crée donc le CFI, dont le but est d'apporter un soutien sous forme de bourses et de stages à ceux d'entre eux qui désirent reprendre des études ou participer à des échanges internationaux. Un autre objectif du CFI est la création de centres de plein air où les jeunes peuvent réapprendre à vivre en toute liberté et oublier les épreuves passées. C'est ainsi que, dès l'automne 1946, commencent les activités de la maison cantonnière du col de l'Iseran.



Philippe Viannay est un bâtisseur. En témoignent aujourd'hui encore, entre autres, le Centre de formation des journalistes, Éducation et échanges, le Centre de formation et de perfectionnement des journalistes, la maison familiale de Cerçay, l'Association des foyers internationaux, Entreprise et cadre de vie, Journalistes en Europe, le Centre d'information sur les médias, le Conservatoire du littoral et Les Glénans, structures qu'il a soit initiées directement, soit aidées à naître.



Hélène Viannay est une femme de réflexion. Analysant avec recul les idées bouillonnantes de Philippe, choisissant avec soin les hommes et les femmes à qui confier des responsabilités, gérant le quotidien durant plusieurs décennies, elle est la véritable colonne vertébrale de l'association. Sans elle, Les Glénans ne fêteraient vraisemblablement pas leurs 77 ans en 2024.



Philippe Viannay (deuxième en partant de la gauche) est nommé responsable du maquis FFI (Forces françaises de l'Intérieur) de Seine-et-Oise nord au printemps 1944. Blessé de plusieurs balles à l'occasion d'un contrôle, c'est Hélène (quatrième en partant de la gauche) qui assure la coordination du secteur jusqu'à son retour.



La maison cantonnière du col de l'Iseran, 1947.

Dépliant du CFI.

LES DÉBUTS DES GLÉNANS

Pourquoi les îles de Glénan

À l'automne 1945, les Viannay passent quelques semaines près de Concarneau dans le Finistère. Pour eux, privés d'accès à la mer durant des années, l'océan est à la fois un espace, un vecteur et un symbole de liberté retrouvée : espace parce qu'on peut choisir d'aller à sa guise sans rendre de compte à quiconque, vecteur car elle mène librement au pays de son choix, et enfin symbole puisque l'on peut à nouveau en jouir à satiété, après des années d'interdiction.

La découverte

Philippe Viannay décide aussitôt d'apprendre à naviguer. Des pêcheurs locaux sont ses premiers guides et très rapidement, il se prend à rêver de bateau, de croisière et même de tour du monde. Au printemps suivant, il acquiert un petit canot à misaine, qu'il rebaptise *Rebelle* et commence à sillonner les environs. Accompagné d'Hélène, il découvre alors l'archi-

pel de Glénan et tous deux tombent littéralement sous le charme de ces îles. « *C'est trop beau, nous n'allons pas garder ça pour nous !* » s'exclame Philippe. Ils décident aussitôt de faire partager leur engouement aux jeunes du CFI.

Des contributions diverses

À Paris, Philippe et Hélène Viannay remuent terre et ciel. La famille Bol-



Le Rebelle, bateau à bord duquel Philippe Viannay apprend à naviguer.

Les premiers stagiaires du Loc'h sont tous anciens de la Résistance ou des Forces françaises libres, enfants de déportés ou déportés eux-mêmes.

loré, propriétaire de l'île du Loc'h (la plus grande de l'archipel) – et dont l'un des membres, Gwenn-Aël, s'est embarqué en mars 1943, à 17 ans, pour Londres –, accepte une installation provisoire. Les ministères sont mis à contribution : celui de la Guerre pour six tentes, celui des Anciens combattants pour le matériel de couchage, et celui du Ravitaillement pour les conserves de base. Enfin, un dernier ministère apporte huit petits voiliers de type Argonaute. Après la montagne, c'est donc au bord de la mer que s'ouvre, en 1947, le nouveau centre de plein air du CFI.

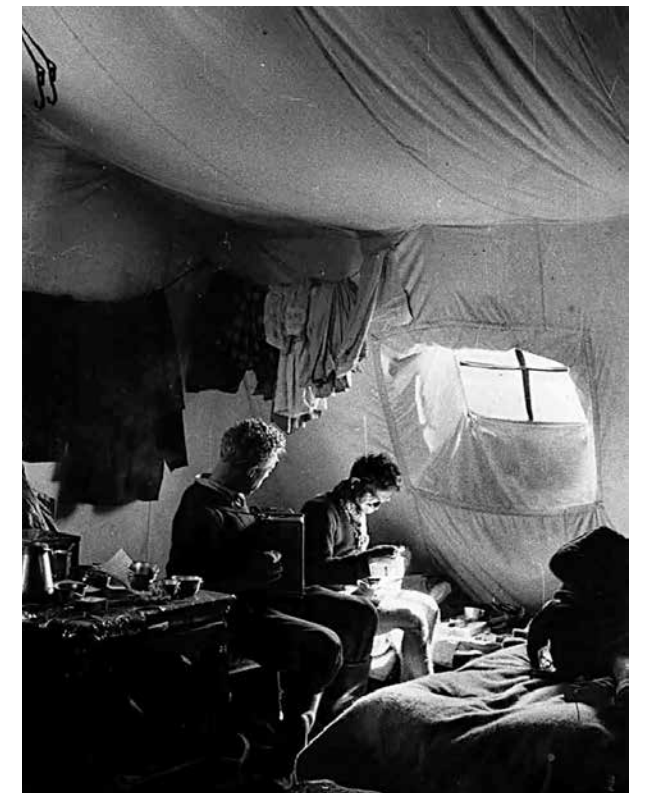
Oublier le passé...

Près de cent-vingt jeunes viennent passer deux semaines sur le Loc'h durant l'été. Tous sont anciens de la Résistance ou des Forces françaises libres, enfants de déportés ou déportés eux-mêmes. Il s'agit pour eux de se laver des « brûlures de la mort » avant de reconstruire une seconde vie. Alors, sans programme établi, on joue au volley, aux cartes ou au ping-pong. On organise des concours de natation ou des représentations théâtrales. On participe aussi aux allers-retours à Concarneau pour le ravitaillement sur le *Rebelle* puis la *Chimère*. Et puis, il y a la pêche avec les pêcheurs de Raguenez (la famille Ollivier) qui ont suivi les Viannay dans leur aventure aux îles. En fait, il y a peu de voile jusqu'à l'arrivée d'Henri Desjoyeaux.



L'Argonaute est un petit quillard de 3,80 m dessiné par Jean-Jacques Herbulot. Sous une tente « Sarrade et Galtier », vers 1948.

Sur l'île du Loc'h une timonerie de bateau de pêche tient lieu de cuisine, l'eau douce doit être apportée de Drenec, les sanitaires sont inexistantes, mais qu'importe !



L'archipel de Glénan vu du ciel.

LES DÉBUTS DES GLÉNANS

Le CFI s'oriente vers la voile

Philippe Viannay, éternel « moulin à idées », réfléchit aux moyens d'investir le monde maritime. Car, pour lui, l'apprentissage de la mer ne saurait se résumer à un ou même plusieurs stages sur une île.

Le Rebelle amélioré

Ayant pris conscience des insuffisances du *Rebelle*, Philippe Viannay engage quelques travaux dès l'automne 1946. Un chantier de Pont Aven, dirigé par Jean Laurent et Maurice Derrien, rehausse le franc-bord, monte le bateau et installe un lest fixe. Le gréement est également transformé et c'est un atelier de Concarneau, la voilerie Le Rose, qui réalise la nouvelle voilure de cotre.

Un nouveau bateau : Sereine

En 1947, Philippe Viannay, qui a l'idée de se faire construire un bateau en vue d'un tour du monde, commande à Jean Laurent la construction d'un voilier de 12,50 m sur les plans de l'architecte Henri Dervin, fort connu à l'époque. Mais les fonds viennent à lui manquer et le chantier est interrompu. Il reprend un an plus tard grâce à la participation de quelques stagiaires devenus moniteurs, dont Jean-Pierre Chappey, Pierre Chicandard et Henri Desjoyeaux. *Sereine* sera mise à l'eau en 1952 et Desjoyeaux en sera le premier chef de bord durant toute la saison. Elle sera par la suite intégrée à la flotte des Glénans qui rachèteront les parts de chacun, généreusement cédées à un prix symbolique. Voilier emblématique des Glénans, *Sereine* sera classée monument historique en 2001.

À bord des thoniers

Philippe et Hélène Viannay perçoivent aussi l'intérêt de recueillir le savoir des derniers équipages de

Dès son lancement, Sereine entamera d'emblée une longue carrière de navigation hauturière, ponctuée de courses-croisières. Depuis longtemps voué à la formation de chefs de bord, le grand cotre navigue toujours activement aujourd'hui.



thoniers à voile. En 1948, le CFI, par l'intermédiaire d'Eugène Le Rose, devient coarmateur de trois d'entre eux : Le *Lilas blanc*, le *Caporal-Guicheteau* et le *Denm Dey*. Il s'agit de participer aux frais annuels d'armement ; moyennant quoi, durant la saison de pêche au germon, trois à cinq apprentis marins, ayant déjà effectué un stage aux îles, embarquent pour une durée de trois semaines. L'aventure durera quatre ans et sera ressentie, par les membres des Glénans naissants, comme un véritable passage de témoin du monde de la pêche à la voile à celui de défricheurs de la plaisance moderne.

La saison 1948

Pour la deuxième année de fonctionnement, cent quatre-vingt personnes se succèdent au Loc'h. Certains stagiaires sont revenus, de nouveaux sont arrivés. Henri Desjoyeaux commence à organiser l'enseignement de la voile et la flottille des Argonautes est renforcée par quelques unités légères et disparates. De fortes personnalités émergent rapidement du groupe lors de cet été : Jean-Paul Delhumeau, André Gomis et Armelle Jobelin. Ils en seront un jour président, principal architecte terrestre, secrétaire générale.

Le pont de Sereine.



Le Rebelle et la Chimère, premiers bateaux des Glénans, au mouillage du Loc'h, sous la cheminée de l'ancien four à goémon industriel.



Le Lilas blanc à l'échouage dans le port de Concarneau. La connaissance intime de la mer transmise par les marins-pêcheurs à bord des thoniers a été un élément fondamental de la formation des premiers moniteurs des Glénans.

LES DÉBUTS DES GLÉNANS

Une grande école est née

Au printemps 1949, la famille Bolloré fait savoir à Philippe Viannay qu'elle ne souhaite plus la présence du centre au Loc'h. Ce dernier doit donc trouver un autre point de chute aux îles. Il acquiert sur ses fonds propres une petite parcelle de terrain sur Penfret, une autre île de l'archipel de Glénan.

La création officielle des Glénans
Il reste cependant à conforter l'implantation sur place et le CFI n'a pas les moyens de couvrir l'achat de Penfret. Le ministère de la Jeunesse et des Sports en accorde le subventionnement si une association indépendante du CFI est constituée. Laquelle est créée le 17 mai 1950, dénommée Club du CFI pour les Jeunes. Elle changera de nom en 1957 pour devenir le Centre Nautique des Glénans – CNG –, puis utilisera son nom d'usage « Les Glénans » en 1992 – avec un « s » – alors que l'archipel « de Glénan » n'en prend pas –, avant de l'adopter officiellement en 2013. En 1974, le CNG est reconnu d'utilité publique, statut qui confère à l'association, désormais habilitée à recevoir dons et legs, une notoriété accrue tant auprès des pouvoirs publics que des entreprises privées du secteur.



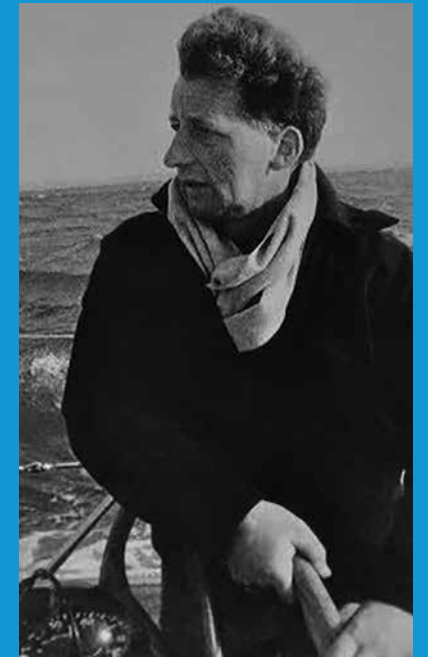
Les Glénans ont trouvé leur terre.

À Penfret, l'un des quatre « Choses » devant Pen Marise dont on reconnaît la voilerie et le bâtiment surmonté alors du quart de surveillance. Après modification du gréement, ces anciens canots de sauvetage se sont révélés durant une trentaine d'années de remarquables bateaux d'apprentissage.



Henri Desjoyeaux

Henri Desjoyeaux est apparenté à Philippe Viannay, qu'il a suivi au maquis. À la demande de ce dernier, il prend en charge l'animation de la maison cantonnière de l'Iseran dès sa création, aidé par son expérience de l'encadrement des jeunes et sa connaissance de la montagne. Au Loc'h, il décide de prendre la responsabilité des voiliers tout en apprenant la voile « sur le tas ». Particulièrement doué et très pédagogue, il réussira au-delà de toute prévision, participant fortement à l'orientation voile que prendra ce centre du CFI.



Cotres des Glénans en cours de construction, au chantier Le Goanvic à Concarneau au début des années 50.

LES DÉBUTS DES GLÉNANS

le pouvaient de mettre la main à la poche. Ils céderont leurs parts quand le Club sera en fonds. En 2022, l'un des cotres, le *Brunec*, sera classé monument historique, ce classement devant faire entrer dans l'histoire de la vie maritime le phénomène de la naissance d'une plaisance populaire.

Les moniteurs sont tous des anciens qui viennent bénévolement retransmettre ce qu'ils ont appris les années précédentes.

Saison 1951

À l'initiative de Jean Le Pape, en 1951, un premier cours de navigation est élaboré par un groupe de moniteurs. Car les stagiaires ne viennent plus pour le farniente mais pour apprendre la mer dans la première véritable école de voile en France. Les moniteurs sont tous des anciens qui viennent bénévolement retransmettre ce qu'ils ont appris les années précédentes. Et ce sont près de trois cents personnes qui naviguent en cette année aux îles, en croisière ou sur les thoniers. La flotte des Glénans reçoit l'appoint du *Petit Chose*, un ancien canot de sauvetage à voiles et avirons, regréé de deux mâts. Il sera suivi quelques années plus tard d'autres unités du même type. Un de ces canots, restauré dans son état d'origine, est visible au musée de la Pêche à Concarneau.

Saison 1952

Un premier camp de Pâques est ouvert. Les futurs moniteurs de l'été sont formés sur les Cotres. *Sereine*, enfin mise à l'eau, embarque les futurs chefs de bords des Glénans. 1952, c'est aussi l'année de naissance du Vaurien. Ce petit dériveur en contreplaqué, matériau jusqu'alors destiné au coffrage du béton, est né des réflexions des dirigeants des Glénans sur le coût des bateaux d'initiation et de l'imagination de



Premiers essais du Vaurien dans le port de Concarneau. Son prototype, construit dans l'appartement même des Viannay, durant l'hiver 1951-1952, aura une descendance défiant les espoirs les plus fous : près de quarante mille unités, devenant l'un des bateaux les plus construits au monde.

Herbulot. Aux îles, on verra le Vaurien naviguer dans le lagon pendant plus de trente ans à partir de Penfret et de Drenec. Cette dernière île, louée à partir de 1952, est destinée au départ à servir de base aux cotres de croisière mais en fait, des stages de dériveurs y entreront en fonction dès l'année suivante.

Tout est alors en place pour un développement rapide des Glénans : l'enracinement à Penfret et le besoin d'extension territoriale, la capacité et

la volonté de créer ses propres bateaux, la soif de découvrir et de transmettre, la structure d'encadrement basée sur le bénévolat. Tout cela, lié à l'extrême facilité de pouvoir assumer des responsabilités dans l'organisation, assurera un dynamisme hors du commun à l'association. En 2024, elle est toujours là et son attrait auprès des jeunes reste entier. Ces jeunes pour qui elle a été créée et qui sont son avenir ■



Au début des années 50 la parité est déjà à l'ordre du jour. Ici dans la toute première Réserve des Glénans à Concarneau.

Le Cotre des Glénans sera pendant des décennies dévolu à l'apprentissage de la manœuvre et à la pratique du « pilotage » dans l'archipel, en stages d'école de mer basés à terre. Simultanément, il symbolisera "le" bateau de croisière-école par excellence des Glénans, naviguant en escadres de deux ou trois, entre l'Iroise et La Rochelle.



DES SITES PARTICULIERS

Les implantations des Glénans

En 1947, les premiers stagiaires du CFI prennent pied sur l'île du Loc'h. Dans ce qui est à l'époque le jardin secret de quelques navigateurs bretons, ils ne savent pas qu'ils sont les pionniers d'un mouvement qui va entraîner des centaines de milliers de stagiaires dans leur sillage. Des décennies plus tard, la magie continue de fonctionner... Mais elle n'explique pas tout.

Les critères de choix

L'implantation d'une école de voile au cœur de l'archipel de Glénan tient plus du coup de foudre que de la rationalité. Il a fallu qu'un jour, les Viannay tombent en amour pour ce site. Il a fallu ensuite que Gwenn-Aël Bolloré, copropriétaire de l'île du Loc'h, soit convaincu par le projet fondateur du CFI pour que l'idée des Glénans se concrétise. C'est d'ailleurs une constante de ses membres que d'avoir, par la suite, choisi des lieux propices à l'épanouissement des objectifs de l'association. Qu'il s'agisse des rives du Trieux ou de l'île Verte à Paimpol, du golfe du Morbihan ou des bouches de Bonifacio, chaque site choisi correspond à cette philosophie



Coz Castel, sur le Trieux.



Marseillan, au débouché du canal du Midi, à quelques encablures de l'étang de Thau.

La grande plage de Penfret.



si particulière. Proposer et entretenir des espaces souvent fragiles, toujours en communion avec la nature et dotés d'un caractère évident n'est pas une entreprise aisée. En faire des lieux de vie que chacun s'approprie l'est encore moins. Les critères de choix étaient relativement simples : par exemple, au hasard d'une croisière, un équipage décelait de nouveaux territoires. Il fallait des abris sûrs et multiples, un espace maritime propice à l'apprentissage de la navigation, un site isolé et de grande beauté.

Des sites pour naviguer

Après Penfret, le centre positionnera d'autres bases dans l'archipel de Glénan, sur les îles de Drenec, Fort-Cigogne puis Bananec. Si Bananec et Penfret sont propriétés de l'association, Les Glénans sont locataires de Drenec et de Fort-Cigogne (rénové en 2024).

En 1961, à Kerleven, en baie de La Forêt, une première base extérieure à l'archipel, équipée de Caravelles-Cigogne, dispense une initiation à la petite croisière, entre les îles et Bénodet. Timide éloignement qui, du fait de la perte de l'insularité, laisse craindre à certains la disparition de « l'esprit Glénans ».

En 1964, le Centre essaime franchement en basant deux Dogres de croisière à Paimpol. Une installation résultant d'un coup de foudre éprouvé par un équipage de *Sereine* lors d'une escale impromptue. L'année suivante, Les Glénans s'y implantent pour de bon au lieu-dit Coz Castel, sur la rive droite du Trieux. En 1973 est acquise l'île Verte, dans l'archipel de Bréhat, espace privilégié au beau milieu d'un fouillis de roches et de chenaux, parcouru par de forts courants de marée. La difficulté d'accès à cet îlot, isolé de tout, fait que l'on y retrouve les mêmes ambiances que sur les îles Glénan. Quelques bénévoles tombés amoureux du site décident rapide-



Le bassin à flot de Paimpol, lieu de départ des croisières des Glénans en Manche.

ment de remonter les murs et de bâtir un local d'habitation, à force de navettes entre le continent et l'île, de pierres et de mortier charriés à dos d'homme.

1968 : Les Glénans s'implantent en Corse. Méconnue à l'époque, de la plupart des moniteurs et permanents de l'association, mais vantée par quelques membres qui la connaissent bien, la Méditerranée exerce son pouvoir de fascination. C'est au Sud de l'île, dans les bouches de



L'anse du Fazzio, nichée au cœur des falaises de Bonifacio.

Bonifacio – un des lieux les plus vendus d'Europe – que s'ouvre un premier stage établi dans le repaire du Fazzio. L'accès terrestre au site n'est possible que par une marche de près de quarante-cinq minutes par un chemin de douaniers. Le plus simple est encore de passer par la mer. Deux ans plus tard, c'est une nouvelle installation sur la presqu'île de Rondinara, sur la côte Est, aussi « isolée et maquisarde » que le Fazzio. Cette mer chargée d'histoire, toute nouvelle pour Les Glénans, réserve bien des surprises. Pratiquement sans marées mais non sans courants, elle demande un gros effort d'adaptation aux moniteurs et aux stagiaires qui doivent apprendre à la connaître, à lire le ciel, à comprendre les évolutions de la météo, à respecter ses vents dont le saisissant mistral, en remettant en cause nombre de connaissances acquises en Atlantique.

En 1969, de nouvelles activités s'ouvrent dans le golfe du Morbihan. Implantée sur l'île d'Arz et l'île Godec, la base tire parti d'un site nautique exceptionnel offrant une grande sécurité. Ouvert sur le remarquable bassin de croisière de la baie de Quiberon, le Golfe constitue un magnifi-

DES SITES PARTICULIERS



Les falaises de Bonifacio.



Aux îles Scilly, la tour de Tresco veille sur le mouillage de Bryher, abri de l'escadre des trois Mousquetaires-Club.

que plan d'eau, abrité, parsemé d'îles et parcouru en certains endroits par de forts courants, mais où la mer ne lève jamais de façon dangereuse. De tels atouts prédisposent à développer sur « l'île des capitaines » des stages et croisières hors-saison, hors des contraintes liées au mauvais temps. Dès 1975, la Grange, premier élément du projet de base permanente, est construite sur le terrain de Keroland.

En Irlande, des implantations en des lieux remarquablement abrités de la côte Sud-Ouest.

1969 encore, Les Glénans et l'Irlande étaient faits pour se rencontrer. Cette année-là, le CNG va s'y implanter. Le coup de cœur pour la Verte Erin a été ressenti quelques années plus tôt par des équipages de *Sereine* et de trois Frégates – un croiseur hauturier d'Herbulot. Ils menaient une reconnaissance poussée sur cette côte encore sauvage, balayée le plus clair de l'année par les dépressions atlantiques. Pour implanter les premiers centres d'initiation et de croisière côtière, les « découvreurs » fixent leur choix sur les lieux remarquablement abrités de la côte Sud-Ouest, à Baltimore et en baie de Bantry, sur Bere Island. Un troisième centre s'ouvre en 1979 sur l'île de Collanmore dans la Clew Bay, renforçant

une implantation très favorisée par le pays d'accueil, la moitié des participants aux stages et croisières étant irlandais. Devenu autonome à partir de 1984, ce secteur continuera à accueillir Français et Irlandais pendant de nombreuses années. Après une reprise de ses activités en 2011 par Les Glénans, il fermera définitivement deux ans plus tard.

En 1970, la politique d'expansion des Glénans se poursuivra sur l'étang de Thau, à Marseillan (Hérault), par une installation dans d'anciennes écuries du canal du Midi. Très venté à longueur d'année – mistral et tramontane y règnent –, l'étang de Thau, petite mer intérieure de vingt kilomètres sur huit, bénéficie d'une grande sûreté de navigation. Cette implantation se caractérise par une importante activité hors-saison pour bateaux légers (dériveurs, catamarans) ou d'entraînement à la course, pour équipiers de tous niveaux. Plusieurs voiliers de croisière sont basés à Sète – débouché de l'étang sur la Méditerranée – et à Toulon, le bassin de navigation s'étendant des côtes de Provence à l'Espagne.

Des liens très forts

Les Glénans ont par ailleurs tenté de s'implanter avec un peu moins de succès sur d'autres sites : l'île Louët en baie de Morlaix où un petit



L'entrée de la base de Keroland à l'île d'Arz.

groupe de stagiaires investiront la maison des gardiens de phare durant deux saisons au début des années 1980. Entre 1975 et 1985, une escadre de Mousquetaires-Club proposera des croisières aux îles Scilly. Et des Caravelles sillonneront la lagune de Venise à partir de l'île San Clemente de 1981 à 1984.

Enfin, le modèle Glénans essaiera à l'étranger en partenariat avec

diverses associations : sur l'île d'Arosa en Galice (Espagne), sur celles de Caprera en Sardaigne (Italie) et de Zembra en Tunisie, sur le Saint-Laurent au Québec (Canada). À chaque fois, l'association partenaire a su prendre son autonomie tout en conservant des liens avec la maison mère. Et de nombreux échanges ont eu lieu avec des structures d'autres pays : Pologne, Allemagne, Belgique.

La base de Collanmore, construite spécialement pour Les Glénans par Le Board Failte (ministère irlandais du tourisme).



La maison des gardiens de phare de l'île Louët accueillait les stagiaires.

DES SITES PARTICULIERS

La vie sur les bases

Dans les mots d'accueil des nouveaux stagiaires, les responsables évoquent souvent la métaphore d'un bateau de croisière. Le groupe se doit d'être autonome pour sa bonne marche. Cette volonté implique bien évidemment des contraintes : une vie collective harmonieuse suppose que l'on mette la main à la pâte, que les compétences de chacun se mettent au service de tous.

Des contraintes acceptées

Il existe des équilibres subtils à trouver. Car pour vivre en bonne intelligence, l'association s'est construite sur des règles qui tiennent autant à son expérience qu'à sa perméabilité aux grands courants qui traversent la société. Il y eut ainsi les années fondatrices : au sortir de la guerre, il fallait se reconstruire. Pour exister, Les Glénans se firent bâtisseurs : il fallut monter des murs, consolider et protéger des dunes, nettoyer des plages, accompagner une végétation à la fois rare et fragile. Et dans le même temps, il fallait continuer d'apprendre la mer, former de nouveaux moniteurs... Par un étrange mais efficace système de cooptation, des meneurs apparaissaient au grand jour. Dès le premier stage, on détectait celui ou celle qui pourrait apporter quelque chose.

La vie communautaire était ainsi un formidable révélateur de caractères et de talents. Cette organisation pyramidale, fortement hiérarchisée fonctionnait car elle était là pour favoriser l'émergence de nouvelles compétences et non pour bloquer les initiatives. Vu de l'extérieur, le procédé pouvait paraître fortement contraignant : accusés par les uns de boy-scoutisme, voire d'organisation paramilitaire, Les Glénans ont eu parfois la tentation du repli sur soi. Il fallait être de la tribu pour comprendre...

Puis vinrent, au sortir de mai 68, les années libertaires : la tentation de briser les hiérarchies et certaines règles jugées trop contraignantes fut forte. Paradoxalement, si l'esprit de liberté trouvait sa pleine mesure, il fallut rapidement convenir que la vie sur les bases nécessitait d'accepter quelques obligations. Si nombre de tentatives autogestionnaires finirent

Toujours splendides et plutôt isolés, les sites des Glénans sont en revanche souvent fragiles et nécessitent d'être bien entretenus

aux oubliettes, Les Glénans ont sûrement gardé de cette époque une envie renouvelée de s'ouvrir à d'autres manières de faire. Logique économique oblige, l'association doit aujourd'hui tenir compte de l'évolution des besoins ou des envies de ses membres.

Une appropriation collective

Il faut avoir vu la métamorphose des stagiaires en une ou deux semaines pour comprendre l'effet régénérateur que peut avoir une tranche de vie en autarcie. Les mêmes qui arrivaient sur les bases comme par effraction en repartent le plus souvent avec ce sentiment indicible d'en être devenus pour une part propriétaires. L'archipel de Glénan, comme l'île Verte à



Paimpol, les bras de mer du Morbihan, le repère du Fazzio ou l'embouchure du canal du Midi sur l'étang de Thau deviennent en quelque sorte leur jardin. L'organisation de la vie sur place pousse inmanquablement à cet état de fait. Participer à la surveillance des bateaux, débarquer les vivres ou du matériel, prendre sur son temps de navigation pour préparer les repas ou faire la vaisselle conduit, soit au rejet global de ce mode de vie, soit à son acceptation enthousiaste. Il est rare que la vie glénanaise provoque des jugements mitigés.

Toujours splendides et plutôt isolés, les sites des Glénans sont en revanche souvent fragiles et nécessitent d'être bien entretenus. Comme ils se sont écorché les mains, se sont brûlé le dos au soleil, ont pataugé des heures durant dans la vase, pour construire le bâtiment d'accueil de Bananec, restaurer le mur cyclopéen de l'île Verte, poser du grillage et des gabions sur les chemins et les plages de Penfret, « démaquiser » la calanque du Fazzio ou installer l'eau courante sur les bases de l'île d'Arz, les membres se sentent pour le moins coresponsables de la préservation de leurs sites.



Déjeuner au soleil, monter des murs contre les flots, décharger le bateau de liaison, laver la vaisselle à l'eau de mer, construire des bâtiments, sont les activités essentielles de la vie aux Glénans. Les stagiaires en garderont le souvenir et auront le sentiment de s'être approprié des lieux.



Désir d'autonomie assumé, le transport des stagiaires s'est effectué par remorquage des bateaux collectifs jusqu'au milieu des années 80. Ici, l'Archipel.



DES SITES PARTICULIERS

Une microsociété

À vivre dans une sorte d'autarcie, en prise directe avec les contraintes qu'impose l'isolement de sites sauvages et fragiles, les stagiaires des Glénans ont fini par élaborer intuitivement une microsociété, qui au fil du temps, s'est inventé ses propres règles, ses codes et parfois même son langage.

Un imaginaire prolifique

Les remorques de servitude (aujourd'hui flottantes) qu'il a longtemps fallu pousser à la main avant l'emploi du tracteur sur les chemins chaotiques des îles sont, luxe inouï, des « Cadillac » ; les toilettes posées sur un trou creusé dans la terre se nomment « cunégonde » ; et telle invention géniale mais pas toujours adaptée à la compréhension moyenne d'un stagiaire de base reçoit inmanquablement le nom de « goldschmidterie » – néologisme tiré du patronyme de Jean-Louis Goldschmid, ancien directeur technique des Glénans, inventeur

et promoteur de la plupart de ces trouvailles. On retrouve la même évolution dans la toponymie des lieux de navigation : Tête de mort, Pen Marise, cailloux officiellement répertoriés comme tels sur les documents du très officiel Service Hydrographique et Océanographique de la Marine ont été baptisés par Les Glénans. Pour l'un, parce qu'une tête de mort était griffonnée sur les cartes par les moniteurs du centre qui voulaient mettre en garde les trop nombreux stagiaires piégés par cette roche découverte. Pour l'autre, les avatars d'une jeune monitrice prénommée Marise sur une roche de



Dès les années 50, les Glénans s'inquiètent de la fragilité des dunes et entreprennent des campagnes de plantation d'oyats.

l'île de Penfret lui valut de passer à la postérité, car sur les cartes marines actuelles, l'on trouve la pointe de Pen Maryse (avec un « y » !).

Vie sur les îles, le quotidien

Pour les stages aux îles, tout commence à Concarneau à l'embarquement. Sur les vedettes à passagers, les stagiaires sont informés de leur destination : Penfret ou bien débarquement à Saint-Nicolas, la seule île ouverte au public, d'où chacun rejoindra son stage en prame. Sur l'île, c'est le premier topo d'accueil et l'explication des principaux modes de fonctionnement. Les stagiaires se familiarisent avec le système des bordées de service, on montre le matériel, les procédures à suivre en cas de casse, le fonctionnement des sanitaires, les consignes générales de protection du site. Il va falloir apprendre à économiser l'eau, trier les poubelles, prendre garde aux dunes et respecter les chemins balisés. En quelques minutes, les nouveaux arrivants découvrent un monde inconnu sans télévision ni journaux, où la compagnie des goélands devient aussi évidente que la souplesse des horaires de navigation.



Un vrai vent de liberté et de jeunesse souffle aux Glénans.



Une cunégonde... un petit moment de solitude, le regard tourné vers la mer.



Aujourd'hui, les liaisons de ravitaillement sont toujours assurées par des bénévoles avec l'Archipel, ici à la sortie du port de Concarneau.

Petit à petit, les bains de mer « de propreté » sont remplacés par des douches chaudes, même s'il faut encore utiliser l'eau avec parcimonie. Le confort s'est amélioré avec l'apparition de la fée électricité produite localement par des énergies renouvelables. Ce caractère typiquement insulaire a inspiré le fonctionnement des autres bases des Glénans.

Les préjugés bousculés

Petit à petit les horaires s'adaptent

aux caprices du vent, aux besoins de la navigation. S'il faut décaler des horaires de repas, rien ne s'y oppose. Pour peu que le groupe fonctionne bien, on dort assez peu : les soirées ont tendance à s'éterniser à refaire la journée de navigation, à rêver le monde, à écouter la parole de ceux qui ont déjà de l'expérience, encadrants, permanents du centre. Mais les journées commencent toujours à la même heure... Au bout du compte, cela importe peu. On peut

aussi avoir la surprise de découvrir que le compagnon de bordée avec lequel est née une complicité évidente, est tout à l'opposé des personnes que l'on fréquente habituellement. À l'issue du stage, ce sont les mêmes qui débarquent à Concarneau, burinés par le soleil et l'eau de mer, un peu étourdis, un peu décalés, entre deux univers : celui des îles et le monde d'avant... Le retour à terre est parfois brutal ■

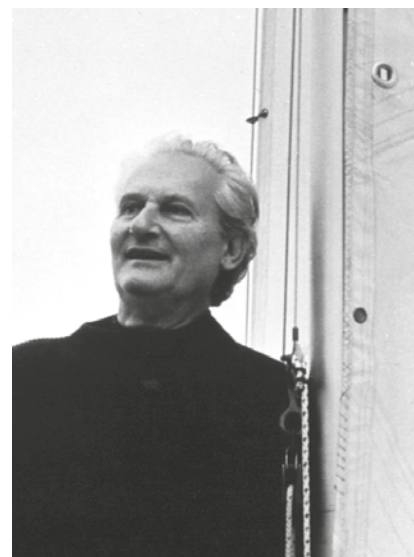


Embarquement animé dans les rouleaux.

LA FLOTTILLE DES GLÉNANS

Des bateaux originaux
conçus sur mesure

Dans la longue histoire des bateaux du Centre nautique des Glénans, le Cotre et le Vaurien marquent le point de départ d'une collaboration suivie entre Jean-Jacques Herbulot et l'association. Bien d'autres suivront.



Jean-Jacques Herbulot

La Caravelle

En 1952, tandis que les stages débutent sur l'île de Drenec, nouvellement louée, apparaît le prototype de la Caravelle. À l'origine, Herbulot a voulu concevoir une solide embarcation de service, porteuse mais légère, destinée à faciliter les embarquements et les débarquements des bateaux restant au mouillage. Ce n'est que plus tard, que l'ajout d'un mât et d'une dérive va transformer cette annexe en voilier d'apprentissage, avec le succès que l'on sait. Presque toutes les écoles de voile l'adopteront à un moment ou à un autre. Plus tard, une variante, la Caravelle-Cigogne – couramment dénommée Caragogne – dotée d'un lest, d'une dérive pivotante et d'un petit rouf, est conçue pour un programme d'enseignement et de randonnée nautique avant la lettre.



Le Corsaire

Long de 5,50 m, équipé d'une cabine et de couchettes, ce petit bateau économique en contre-plaqué à bouchains vifs, répond, en plus des besoins de l'association, à ceux d'une nouvelle catégorie de plaisanciers adeptes de la petite croisière côtière ; il sera lui aussi construit à plusieurs milliers d'unités. Susceptibles d'être confiés à des équipages sans moniteur, les Corsaires navigueront longtemps dans le cadre de stages d'initiation à la croisière côtière.

L'Arche

En 1956, à Concarneau, Les Glénans mettent en chantier l'Arche, un dériveur lesté de 9,30 m prévu pour cinq à sept équipiers. C'est le plus grand bateau en contreplaqué du moment, lui aussi dessiné par Herbulot, décidément très inspiré par ce matériau nouveau. De nombreux sceptiques prédisent alors que l'Arche se désintégrera au premier coup de vent, mais elle en affronte plus d'un avec succès, démontrant la parfaite adaptation du contre-plaqué à la construction des bateaux de croisière.

Les bateaux de chez
André Stéphan

Cette période coïncide avec la rencontre décisive entre Les Glénans et André Stéphan, ébéniste installé à Concarneau. Sur les conseils d'Eugène Le Rose – qui reconver- tit avec bonheur sa voilerie pour la plaisance –, Philippe Viannay con- fie à Stéphan la réalisation de mâts collés pour les Cotres. Quelques mois plus tard, après avoir participé à la construction de l'Arche, André Stéphan crée son propre chantier. Très expert dans l'usage des colles, il met en place de nouveaux procédés de construction en série, avec préfabri- cation des différents éléments utili- sés. Des « chaînes de montage » du chantier Stéphan sortiront, parfois à des centaines d'unités, la Caravelle, la Caravelle-Cigogne, la Cavale, le Mousquetaire, le Mousquetaire-Club, tous dessinés par Herbulot, à l'origi- ne pour les besoins de l'association. D'autres, comme le Mentor, voilier à usage collectif de Jean-Claude Meyrand, seront adoptés par diverses écoles de voile, dont Les Glénans.

Glénan et la course au large

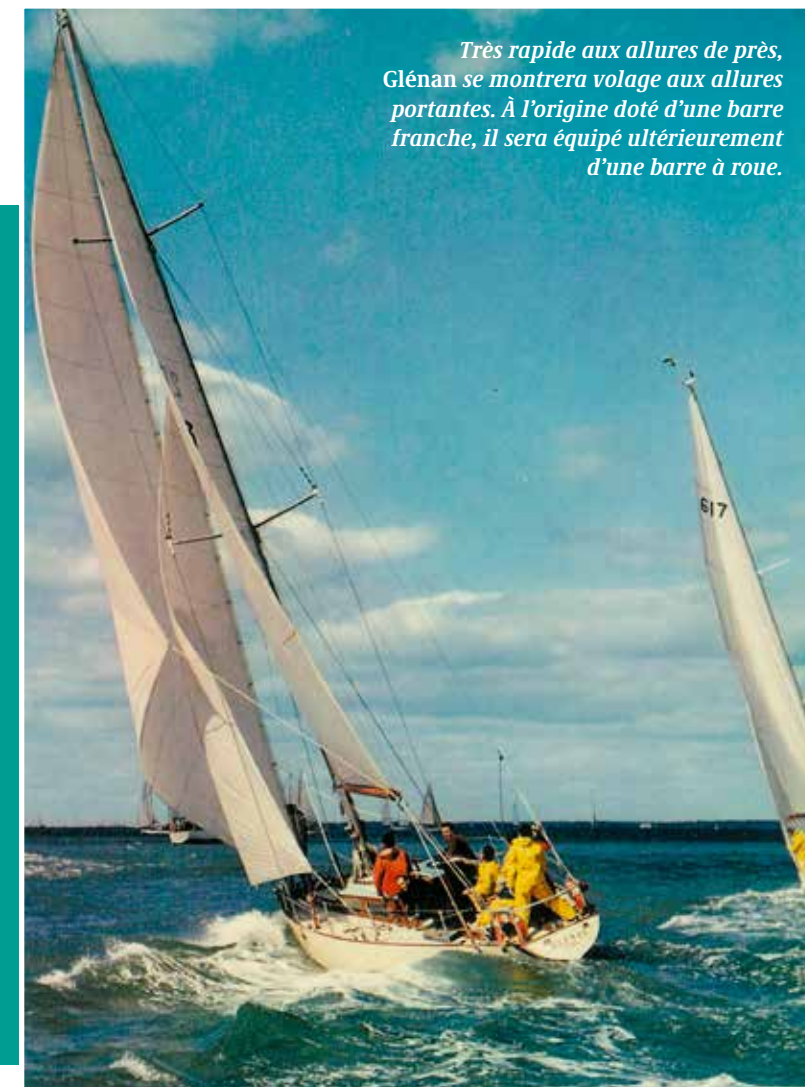
L'année 1962 se caractérise par le lancement de Glénan, un remarquable bateau de course au large dessiné par les architectes anglais John Illingworth et Angus Primrose. Pour concrétiser ce projet, une souscription exceptionnelle, lancée au- près des membres de l'association, reçoit un millier de réponses. Long de 13,07 m et déplaçant 8 tonnes, Glénan est construit en bois moulé par l'atelier du Centre et le chantier Stéphan. La compétition étant aussi considérée comme un outil de formation, Glénan sera, à ses débuts, engagé en classe I dans diverses courses-croisières où il se comportera fort honorablement, avant de se faire distancer par des unités plus modernes. En contradiction avec les buts premiers de l'association – faire naviguer le plus grand nombre –, la politique nécessairement élitiste de la course croisière sera abandonnée. Glénan sera alors affecté à la formation des encadrants. Mais au bout d'une trentaine d'années de navigation ayant procuré des joies et des frayeurs inoubliables à ses équipiers et à ses chefs de bord, Glénan sera victime d'une certaine désaffection et l'association s'en séparera.

L'Archipel

En 1957, les premiers moteurs hors-bord équipent les prames de service et de sécurité. Deux ans plus tard, l'atelier concarnois construit l'Archipel, un bateau à moteur de 12 m de longueur dessiné par Philippe Harlé. Cette unité à la carène très fine navigue remarquablement et à bonne vitesse dans une mer formée, malgré la faible puissance de son diesel. Elle forme avec le Pen a Men – également dessiné par Harlé – construit en 1961 par le chantier nantais Aubin et la Perle acquise en 1956, la flotte des « liaisons ». Laquelle assure alors le transport des stagiaires, le ravitaillement des îles en vivres et en matériel, et la sécurité de la navigation. Plusieurs fois refondu, l'Archipel effectue toujours les rotations entre les îles et Concarneau. L'Archipel et Sereine, restaurée à Brest par le chantier du Guip, restent aujourd'hui (2024) les deux dernières et emblématiques unités de l'époque pionnière des Glénans.



Très rapide aux allures de près, Glénan se montrera volage aux allures portantes. À l'origine doté d'une barre franche, il sera équipé ultérieurement d'une barre à roue.



LA FLOTTILLE DES GLÉNANS

Les vaillants Mousquetaires

Pour améliorer l'apprentissage de la croisière côtière, qui se pratique alors sur les Cotres et les Corsaires, Les Glénans conçoivent en 1963 un nouveau bateau un peu plus fort et surtout plus rapide que ces derniers, capable de naviguer par forte brise en toute sécurité, avec quatre ou cinq équipiers. Herbulot crée alors le Mousquetaire, un dériveur lesté en contreplaqué, long de 6,48 m, large de 2,30 m, calant 0,80 m dérive haute et facile à échouer. Marin et sûr, le Mousquetaire s'imposera ultérieurement dans l'ensemble des bases de l'association. Construit à plusieurs centaines d'unités, chez Stéphan et dans d'autres chantiers, il connaîtra une diffusion extérieure très importante. Une dizaine d'années plus tard naîtra le Mousquetaire-Club, plus habitable que son aîné, fruit de nouvelles cogitations de Viannay et de Herbulot.

Athos, premier Mousquetaire de la série, a été restauré par des anciens des Glénans en 2016.



Le Dogre

En 1964, le chantier Cariou, de Larvor en Locudy, lance les premiers Dogres des îles, nouveaux voiliers collectifs d'initiation, grésés en ketch. Ils seront bientôt suivis d'une version croisière pour huit équipiers. Jugés trop peu toilés par petit temps, les dernières unités, construites en 1977, bénéficieront d'un gréement de goélette à balestron.



La Cavale

C'est en 1966 que la Cavale lance son premier galop sur les eaux de l'archipel. Bateau d'initiation à la petite croisière côtière, réduction à l'échelle 0,8 de la carène du Mousquetaire, long de 5,50 m, bien toilé, équipé d'un cockpit auto-videur, ce dériveur lesté peut embarquer quatre à cinq équipiers. Construit également en contreplaqué, il équipera pendant plus de vingt ans la quasi-totalité des bases des Glénans. Rapide, bien adaptée à l'apprentissage comme à la pratique sportive ou la randonnée nautique, la Cavale ne séduira à l'extérieur que quelques écoles de voile et des particuliers principalement finistériens.



Cap sur la haute mer

L'année 1966 est aussi marquée par le lancement de l'Iroise, un ketch hauturier de 11,65 m. Quatre ans plus tard, les Glénans reçoivent un superbe cadeau : le sloup de 12 m *Sainte-Anne VII*, un plan Illingworth offert par Jean-Marie Lelièvre. Ces unités forment alors, avec *Sereine*, *Glénan* et quatre Frégates, la flotte de haute-mer, principalement consacrée à la formation des encadrants. Conçus pour naviguer nuit et jour, avec des équipiers aguerris et des chefs de bord expérimentés, ces voiliers sillonneront de vastes bassins de croisière comprenant les îles britanniques, l'Irlande, l'Espagne, voire – exceptionnellement – pour *Sereine* et *Glénan*, les Açores ou les États-Unis. Au début des années 1970, tout en restant propriété du CNG, ces bateaux seront regroupés avec ceux du Groupe international de croisière (GIC), formant alors le GIC-Glénans (GIC-G).



Renouveau pour la flotte de croisière

Toujours au début des années 1970, pour moderniser la flotte de croisière côtière, deux nouveaux voiliers sont définis en fonction d'un cahier des charges très précis. Ces prototypes sont essayés en concurrence durant une saison : le Hobereau de Jacques Vermot, et la Galiote de Jean-Marie Finot, laquelle est finalement retenue ; quatre unités seront construites et basées à Paimpol. Les Glénans font encore preuve d'audace en choisissant ce bateau réalisé en alliage d'aluminium, un matériau encore peu employé à l'époque en plaisance. Le Nautille, une version en contre-plaqué de la Galiote, avec les mêmes lignes d'eau mais un plan de pont et des emménagements différents, conçu par Finot, sera construit par le chantier Stéphan. Modernes et rapides, ces voiliers ne connaîtront pourtant pas à l'extérieur le succès de leurs aînés, Vaurien, Caravelle, Corsaire et autre Mousquetaire.

Un Nautille au près.

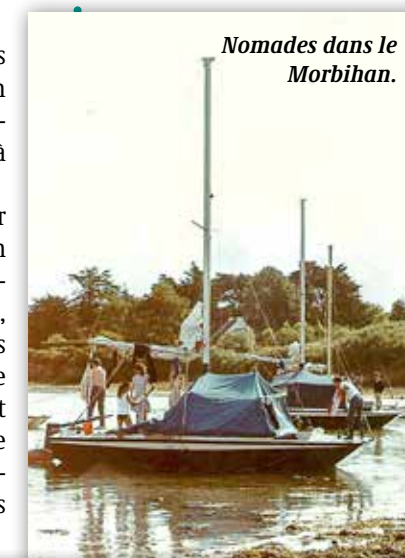


Une nouvelle approche du voilier collectif

Dans les différentes bases, qui bénéficient désormais d'une plus grande autonomie depuis la mise en place de la « sectorisation » en 1969, une réflexion s'engage sur la manière d'améliorer l'enseignement des débutants, par une approche globale du milieu marin à bord de grands bateaux ouverts.

Ce qui débouche au milieu des années 70 sur un concept de voilier collectif de randonnée en mesure d'accueillir sept équipiers et un encadrant, marchant à la voile et à l'aviron, pouvant échouer facilement, et à bord duquel il soit possible de naviguer intensément, de se nourrir et de dormir dès le premier jour du stage. Trois types de bateaux répondant à ce programme nautique sont construits : le Nomade de Jacques Vermot, le Baladin de Jean-Jacques Herbulot et le Ligure d'André Mauric. Mais tous les sites ne se prêtent pas avec le même bonheur à ce type de stage. Si le golfe du Morbihan ou les environs de Paimpol, avec leurs très nombreux abris, offrent toutes les conditions de sécurité, il n'en est pas de même en Corse où la météo se montre souvent capricieuse. La reproduction d'un type de stage d'un secteur de navigation à un autre avec des bateaux semblables trouve là ses limites. Malgré des qualités certaines, ces bateaux, ainsi que les Folavoalh, nouveaux voiliers collectifs pour les îles – dessinés par Berret et construits en bois moulé – ne connaissent qu'une très faible diffusion extérieure, même dans le secteur associatif. Le temps où Les Glénans montraient la voie au marché de la plaisance, est bel et bien révolu.

Nomades dans le Morbihan.



Folavoahl sous spi.



LA FLOTTILLE DES GLÉNANS

Les Glénans cherchent le vent

Au début des années 1980, la grande période de l'expansion est parvenue à son terme et la créativité semble aussi marquer le pas.

Une nécessité : moderniser les offres

L'association, tournant le regard vers des pratiques nautiques semblant éloignées de celles ayant forgé sa réputation, de nouveaux supports apparaissent : planche à voile, multicoque (avec en particulier le Hobie-Cat), kayak de mer de randonnée, là où les conditions de navigation sont favorables. En 1980, pour lancer une activité hauturière en Méditerranée, Les Glénans achètent le voilier de Gaston Defferre, *Palynodie VI*, rebaptisé *Palynodie Glénans*. Deux petits trimarans en alliage léger, les Triagoz, sont acquis en 1982 pour la croisière côtière et deux grands catamarans sont affrétés pour la formation des moniteurs. Cette

même année est mis en service le *Septentrion*, voilier hauturier élaboré sur une coque de 10,40 m du chantier Mallard, doté d'emménagements spécifiques aux Glénans.

À la fin des années 1980, la majorité des nouveaux voiliers de croisière des Glénans sont en polyester, motorisés et confortables.

À cette époque l'association est confrontée à de profondes secousses structurelles. Parmi les raisons invoquées, il y a le fait que le marché de la plaisance s'est considérablement développé en dehors des Glénans. La rusticité des bateaux, naguère



Le KISS, innovant, écologique, et polyvalent, favorise l'inclusion sociale. Conçu pour être construit en lycée technique, il est mis à l'eau en 2024.

considérée comme très formatrice commence à rebuter. Des voiliers de croisière, tels les Cotres, ne se remplissant plus sont intégrés dans des stages à terre, avant d'être vendus.

Les bateaux du marché font leur apparition

Désormais, que ce soit pour les dériveurs et les catamarans des stages à terre ou les bateaux des programmes de croisière, Les Glénans vont de plus en plus souvent chercher sur le marché de la plaisance les unités des nouvelles flottilles, s'inspirant de la logique des entreprises de location (auxquelles ils font d'ailleurs occasionnellement appel). Ainsi, en voulant renouer avec la formation à la régate, Les Glénans trouvent dans le Coco – un « mini-

transateur » de 6,50 m du cabinet Harlé – l'unité convoitée. D'autres bateaux du prestigieux architecte intégreront la flottille associative, tels le Get 27 et le Tonic 23.

À la fin des années 1980, la majorité des nouveaux voiliers de croisière des Glénans sont en polyester, motorisés et confortables (équipés de toilettes), tels le First 30 de chez Bénéteau, et revendus au bout de quelques saisons. Cependant, l'association n'abandonne pas la tradition consistant à définir des types de bateaux vraiment conformes à ses besoins. Ainsi naîtront les Glénans 5,7 et Glénans 7,60 d'Yves Guignot, successeurs de la Cavale et du Mousquetaire-Club, le Glénans 33, croiseur hauturier en alliage léger de Bouvet et Petit.

Parallèlement, l'association collabore étroitement avec les chantiers pour adapter leurs bateaux à ses exigences, définies par un cahier des charges précis. Ainsi se succéderont au long des années des First, des Feeling et des Kelt en croisière et des Rush Royale, des Micro Challenger et des Sélection en entraînement course. Plus tard se seront des Dufour, des Océanis, des Sun ou encore des Surprise, des RM, des Élan et des Pogo qui renforceront la flotte.

En 2024, le catalogue propose aux futurs équipages, une quinzaine de types de voiliers habitables différents, conçus en étroite collaboration avec les chantiers et dessinés par des architectes de talent. Les plus récents sont les Django 980.

Enfin il ne faut pas oublier la glisse, qui après une filière multicoque mise en place dans les années 1980/1990 du dériveur au croiseur, s'est reconcentrée sur de plus petites unités avec les catamarans de sport, les dériveurs comme le Laser, puis le Kitesurf. Enfin, retour à l'innovation « maison », le Kiss, petit trimaran dernière génération est mis à l'eau en 2024 ■

Un souci constant de la sécurité

Aux Glénans, le plaisir de naviguer se conjugue au quotidien avec le principe de sécurité, lequel découle de mesures préventives rigoureuses, perfectionnées au fil des ans. Principe forgé dès les premières années dans l'archipel, où les évolutions des bateaux peuvent être surveillées à partir de chaque île. Longtemps, chaque stagiaire effectuait son tour de veille – le quart – au cours de son séjour. Ce système de surveillance – moins présent dans les autres secteurs aux particularités différentes – a cependant évolué, la veille étant désormais assumée par un encadrant. En croisière, la sécurité est fondée sur la connaissance du matériel embarqué et sur la répétition des manœuvres, principalement la récupération d'un homme à la mer. La navigation en escadre, facilitée par le repérage d'une bande rouge barrant le haut de la grand-voile de chaque bateau, est un élément de sécurité très efficace. Le contact régulier avec un responsable à terre en est un autre. Autre cheval de bataille, l'importance de la brassière. Améliorée au fil des ans, son port est obligatoire sur les embarcations et bateaux des stages terrestres quelque soient les conditions météo. En croisière, son usage et celui du harnais relèvent de la responsabilité du chef de bord, qui doit toujours se demander : « Si quelqu'un tombe à l'eau, saurais-je vite le récupérer ? Et si je tombe, sauraient-ils me repêcher assez vite ? »

Les Glénans se sont beaucoup investis pour rendre insubmersibles leurs bateaux dans la mesure du possible, autre élément ayant à maintes reprises fait ses preuves. Participant à la Commission centrale de sécurité, ils ont longtemps bataillé pour la promotion des canots de survie dynamique. Et ils mènent régulièrement des actions de partenariat avec la Société nationale de sauvetage en mer.



Exercice de navigation à bord d'un Mousquetaire-Club insubmersibilisé.



Croiseur Django.

L'ENSEIGNEMENT

Apprendre à naviguer

À l'occasion de leur trentième anniversaire, Les Glénans, dans un livre manifeste – *La Mer vue des Glénans* –, revendiquaient haut et fort l'absence de méthode officielle d'enseignement. Car l'objet de la transmission des connaissances n'a jamais été d'apprendre simplement une technique mais bien de savoir naviguer, vivre en mer.

À l'origine

Les premiers stagiaires ne venaient pas là pour apprendre une technique de navigation mais pour profiter d'une liberté retrouvée. L'apprentissage devint une nécessité quand la petite communauté qui vivait sur l'île du Loc'h se rendit compte qu'elle était entièrement dépendante de la bonne volonté des marins-pêcheurs qui la ravitaillaient et que l'absence d'autonomie de la structure pouvait

l'amener à sa perte. Ceux qui allaient devenir les premiers moniteurs du centre apprirent donc à naviguer en embarquant comme matelots sur des thoniers carquois. Cet apprentissage fut de nature beaucoup plus pratique que théorique.

Engranger un savoir commun

Il fallait inventer un système où ceux qui savaient quelque chose, même peu, le transmettent aux autres. Avec

un nombre de moniteurs restreint, Les Glénans cherchèrent à inventer les modes d'organisation les plus adaptés. Rapidement, il apparut que le module idéal était un groupe de vingt-cinq à trente personnes, encadré par deux ou trois encadrants, le plus expérimenté chapeautant un ou deux moniteurs débutants. L'équipe était souvent enrichie par la présence d'une maîtresse de maison ou d'un maître de logis, en charge de



En 1947, Henri Desjoyeaux (photo ci-dessus), premier moniteur, illustre son cours de navigation avec les moyens du bord. Des décennies plus tard ses successeurs disposent de matériel plus élaboré...



Les Glénans et l'écrit

En 1951, quelques encadrants décident de rédiger le premier *Cours des Glénans*. C'est dans une cave de la rue Danton à Paris que voient le jour les premières feuilles ronéotées qui serviront de référence aux moniteurs. Cette première version sera complétée en 1954.

Jusque-là le cours est un document à usage interne.

Très vite, le besoin se fait sentir d'aller au-delà des rivages de l'association. Sous la houlette de Philippe Harlé, un groupe de travail rédige le tome 1 du *Cours de navigation des Glénans*.

Ce volume propose une première approche des fondamentaux de la navigation à la voile et provoque une véritable révolution.

Après avoir démocratisé la plaisance avec le Vaurien, Les Glénans rendent la compréhension de la voile accessible par l'écrit. Le tome 2 du *Cours de navigation des Glénans*, coordonné par Jean-Louis Goldschmid, consacré à la croisière connaîtra le même succès d'édition.

Nourri des expériences vécues par des milliers de stagiaires, de moniteurs, monitrices et de chefs de bord, essentiellement bénévoles, le *Cours* est entièrement refondu en 1972, conduisant le lecteur du dériveur léger au bateau de grande croisière. Ce *Nouveau cours de navigation des Glénans* va être encore remanié et considérablement augmenté en 1982. Puis plusieurs refontes vont être publiées en 1990, 1995, 2002, 2010, 2017 et 2024. Avec ses traductions – anglaise, étatsunienne, allemande, espagnole et italienne –, le *Cours des Glénans*, toutes éditions confondues, a été vendu à près d'un million d'exemplaires.

Pour rester dans le domaine de l'écrit, signalons la publication, en 1962, du premier numéro de *Glénans, informations et documents*, revue trimestrielle qui traite de la vie de l'association, mais aussi de sujets techniques et d'ordre général se rapportant au milieu maritime, dont la parution cessera en 1985. Précieuse revue dont la collection constitue, elle aussi, une somme.



9^e édition parue en 2024.

l'intendance et du quotidien à terre. En dehors des topos, la transmission des connaissances s'opérait par l'intermédiaire de discussions informelles entre stagiaires en encadrants : une sorte de porosité du savoir commun. On en apprend parfois autant à entendre un ancien raconter ses aventures nautiques, qu'à potasser un cours théorique. Pourtant, la force de la transmission orale avait besoin d'un support complémentaire. Il fallait collecter ce savoir-faire en train de s'établir pour le faire fructifier, pour gagner encore en efficacité. Le premier cours

de navigation rédigé fut un simple texte ronéoté destiné aux moniteurs. Manuel pratique, il aida à renforcer le socle commun.

Une époque révolue : « la promotion du vendredi soir »

Les Glénans ont toujours eu le souci de former le plus rapidement possible le nombre suffisant de moniteurs pour encadrer les stages et croisières. Mais souvent, le vendredi soir, veille d'embarquements, certains postes n'étaient pas pourvus. On proposait alors à un stagiaire confirmé ou à un moniteur d'encadrer un stage ou

une croisière à un niveau auquel il n'avait pas encore fait ses preuves. Qu'il soit enthousiaste ou qu'il ait un peu peur de ne pas être à la hauteur, l'encadrant ainsi promu acceptait une responsabilité à laquelle il ne s'attendait pas. Les résultats de ce type de fonctionnement basé sur la cooptation, ont été, durant près de quarante ans, très positifs. Par la suite, la société, imposant plus de contraintes légales, a obligé Les Glénans à formaliser – quitte à le rigidifier – son cursus de formation, en adoptant la progression des diplômes fédéraux.

L'ENSEIGNEMENT

Adapter les outils au style d'enseignement

Les Glénans ont toujours tenu sur deux grands principes. Primo, à chaque étape, chacun est en situation d'apprentissage, mais il est aussi tenu de transmettre ce qu'il sait déjà. Secundo : apprendre, c'est aussi accéder à un certain degré d'autonomie. Loin d'être assistés, stagiaires et moniteurs sont poussés à prendre très tôt des responsabilités. Encore faut-il que les modes d'organisation et les bateaux utilisés le permettent.

Naviguer, beaucoup, sur des bateaux costauds

Première règle : pour apprendre, il faut naviguer, beaucoup. C'est un des principes intangibles qui perdure aujourd'hui. Aux Glénans, on passe beaucoup de temps sur l'eau. Si les conditions météorologiques sont favorables, il n'est pas rare qu'une séance débute ou continue au-delà des horaires habituels.

Deuxième principe : les bateaux se doivent d'être adaptés à l'enseignement. Des voiliers comme le Corsaire ou le Mousquetaire dans les années 60-70, le Hobie Cat 16 ou le Glénans 7,60 plus tard et aujourd'hui encore des bateaux plus récents, sont les parfaits archétypes de cette philosophie : simples, robustes, ils pardonnent encore beaucoup de fautes.

Leur équipement n'était pas sophistiqué, volontairement : l'objectif était aussi de faire que chacun apprenne à composer avec le vent et la mer sans intermédiaires perfectionnés. Et surtout, les voiliers, dès lors qu'ils naviguaient en escadre, pouvaient être confiés ponctuellement à un groupe de stagiaires. Les Glénans avaient ainsi mis en place le système du moniteur tournant sur plusieurs bateaux. On pourrait objecter que les stagiaires, livrés à eux-mêmes, ne recevaient pas la même formation que ceux bénéficiant de la présence d'un moniteur embarqué en permanence. Et pourtant, c'était sur ces « bords

libres » que nombre de futurs chefs de bord se sont révélés, et que l'équipage progressait le plus vite... Car en règle générale, la mise en situation de responsabilité nécessite de faire fi de toutes les paresse intellectuelles. Avec ce type de fonctionnement,



À bord de Palynodie-Glénans

le seul garde-fou reste la présence proche d'un autre membre de l'escadre. Mais cette assistance n'a jamais dispensé d'assurer la navigation, de savoir ariser une voile tout seul ou d'effectuer correctement un virement de bord.



Former des femmes et des hommes

Durant ses quarante premières années d'existence, Les Glénans ont fait évoluer en leur sein et de manière satisfaisante divers modes d'apprentissage de la voile et de la mer. Mais les évolutions de la société et les impératifs du ministère de tutelle – Jeunesse et Sports –, ont entraîné dès les années 90, des modifications profondes dans les cursus de formation des encadrants.

Du bon sens avant tout, mais du sens marin

L'association a vite perçu que la formation est un tout : séances de navigation sur l'eau, topos théoriques, petit débriefing sont autant d'éléments essentiels sans qu'aucun ne prenne le pas sur les autres. Le pragmatisme et le bon sens sont peut-être les seuls dogmes que le centre nautique a cautionnés. Aux Glénans, les moniteurs continuent le plus souvent de naviguer avec leurs stagiaires. Le moniteur passe de bateau en bateau, adapte son programme en fonction des opportunités qu'offre la météo... Pas de passéisme ou trancier dans ce parti pris. Il s'agit au contraire de retrouver une certaine humanité dans les échanges. Rien n'est plus facile en cours de séance que de venir s'échouer sur une plage, réaffirmer quelques explications techniques, avant de repartir tirer ses bords.

Il faut bien convenir qu'au fil du temps, Les Glénans ont aussi connu leurs propres excès. Il y a eu la grande époque de la méthode analytique : décomposer tous les mouvements d'une manœuvre jusqu'à la perfection. Les Glénans ont aussi connu les charmes de la non-directivité : celle qui consistait à faire que le stagiaire découvre le geste juste par des processus d'essais et d'erreurs. Régulièrement, l'association a eu aussi la tenta-

tion de complexifier les niveaux et de procéder à des évaluations ciblées. Au milieu des années 60, les stagiaires étaient notés sur leur capacités dans des disciplines aussi diverses que la godille ou la vaisselle ! Se former à la mer demande plus de bon sens. Souvent, la valeur de l'exemple sera plus efficace que n'importe quelle mise en situation pour acquérir le sens marin. Il y eut aussi cette intuition que pour diriger un équipage, il fallait avant tout des qualités humaines, la technique étant un point d'appui qui permet d'être à l'aise dans sa pratique. Bien évidemment, comme partout, les tentatives de remettre en avant

des normes techniques et des niveaux de compétences réapparaissent régulièrement.

Modernisation, mais toujours du bon sens

Dans les années 80, Les Glénans ont atteint un niveau d'activité élevé. Ayant développé une grande variété de filières dans de nombreux sites, ils font face à une crise financière mais aussi à l'usure de leur manière d'enseigner.

L'apprentissage par imitation et cooptation montre ses limites. La nécessité d'une formation technique et pédagogique plus moderne apparaît.



Réunion des équipages à Coz Castel, pour le topo sécurité du début de croisière vers 1975 : description et usage du « bib », annexe et survie.

L'ENSEIGNEMENT

D'autant que des concurrents, souvent formés aux Glénans, fleurissent sur le marché du nautisme. En 1984, une loi sur le sport oblige les Glénans à se repositionner. Le ministère de la Jeunesse et des Sports se désengage, il délègue aux fédérations sportives la responsabilité de leur activité. Les Glénans sont alors placés devant une alternative en matière d'enseignement : rester dans leur bulle en devenant une fédération sportive à part entière ou faire entrer la formation des moniteurs dans un système plus vaste. Ils choisissent la seconde voie et se rapprochent de la Fédération française de Voile – FFV.

La maîtrise de techniques de plus en plus précises prédomine dans

La croisière impose de se former à la direction et à l'harmonie des équipages.

la voile légère, dériveurs, multicoque, planche à voile. Le système de formation des encadrants des clubs et écoles de voile de la FFV sur ces différents « supports » apparaît satisfaisant pour les stages basés à terre et est adopté par Les Glénans. Désormais les cursus d'enseignement et de progression dispensés suivent les canevas fédéraux, très techniques et didactiques, promus sous le label et le pavillon « École française de voile », laissant désormais peu de place à l'improvisation.

En revanche, dans celui des habitables, croisière côtière et hauturière, il n'existe alors aucune formation fédérale. Le « système Glénans » de réflexion et de production de normes se met alors en route associant le Conseil des moniteurs et plusieurs permanents. Nombre de celles et ceux impliqués dans ce travail sont des professionnels de la pédagogie, de la dynamique de groupe, de la psycho-sociologie, bref d'une approche rationnelle et scientifique de l'apprentissage. Des prin-

L'École de chefs de bases

Dès ses premières années d'existence, l'association, en constante progression, ne pouvait se développer sans la présence de salariés – permanents et saisonniers – exerçant dans différents domaines d'activité : administratif, technique et pédagogique. En 1964, pour répondre à ses propres besoins en cadres et à ceux du nautisme en France en pleine expansion, Les Glénans ouvrent à Concarneau l'École de chefs de bases nautiques, centre de formation qui prendra son indépendance une vingtaine d'années plus tard en devenant l'Institut nautique de Bretagne.



*À propos du vent arrière :
maquette sur tableau noir.
Lunettes de soleil de rigueur...*

cipes parfois assez éloignés de notre pratique d'alors, fondée en grande partie sur l'observation, l'imitation et le partage informel de connaissances. Forts d'un savoir-faire sans équivalent parmi les membres de la FFV, permanents et moniteurs des Glénans s'imposent dans les instances fédérales pour faire valoir nos fondamentaux, en particulier dans le domaine de la formation des chefs de bord croisière, qui est au cœur de notre enseignement. En plus de compétences techniques d'un niveau élevé, la croisière impose de situer l'activité dans son

environnement, de se former à la direction et à l'harmonie des équipages, à la sécurité, à la gestion du matériel et à l'autonomie. Le résultat de cette action musclée se traduit, non sans débats et confrontations avec la FFV, par la création de parcours de formation en quatre niveaux dans des filières parallèles, adoptés par la fédération. Cependant, la notion d'autonomie, un plus, un marqueur Glénans, a gardé toute sa place dans la mise en œuvre de ces parcours ■

C'est l'appel de la mer...

Les Glénans ne naissent et ne se développent pas par hasard. Ils s'inscrivent dans plusieurs mouvements : l'attraction des populations vers la mer, la société des loisirs, l'éducation populaire. Leur histoire participe à celle de la société française.

La concentration d'habitants sur le littoral s'est poursuivie depuis deux siècles. L'activité économique est favorisée par la proximité de la mer qui facilite les échanges. Leur mondialisation massive au cours des soixante dernières années a accéléré ce phénomène, entraîné un enrichissement des populations, et, par conséquent, un développement des loisirs sans précédent. Aujourd'hui, le tourisme au bord de l'eau est devenu la première destination de vacances dans le monde.

Les Glénans sont partie prenante de ce mouvement. En 1947, au moment de leur création, l'Europe dévastée entame sa reconstruction qui se poursuit à un rythme accéléré au cours des "Trente glorieuses". Avec l'augmentation du niveau de vie, les transports par rail, par route puis par air, rendent les côtes de plus en plus facilement accessibles.

Les plages deviennent au cours du vingtième siècle les lieux favoris des vacanciers. C'est vers elles que se rendent les premiers bénéficiaires des congés payés lors de l'été 1936 en France. La durée des congés, du « temps libre », ne cesse d'augmenter ensuite. Vue de la plage, les rares bateaux de plaisance attirent le regard. Les Glénans vont permettre à de nombreux amateurs passionnés d'aller en mer et de réaliser leurs rêves. Ceux-ci poursuivront ensuite des navigations sur leurs propres bateaux ou sur des unités de location, en France et ailleurs.

Pourtant l'idée qu'on pouvait naviguer pour son plaisir était saugrenue pour les habitants des côtes. Le monde maritime c'était la tempête et le naufrage, le danger, la crainte d'un univers froid, particulièrement hostile, violent, mortel. Dans le *Cours des Glénans* on rappelait le proverbe : « Qui va en mer pour son plaisir, ira en enfer pour passer le temps. »

Certes, les rares yachtmen pratiquaient la « belle plaisance » : sorties en mer chic, régates, club-houses, blazers et robes blanches. Les Glénans, c'est autre chose : leur naissance a lieu dans des lieux isolés où l'objectif premier n'est pas de naviguer, mais de se retrouver entre hommes et femmes en reconstruction, sans grands moyens.

La voile s'impose pour assurer la liaison avec le continent, puis comme une distraction qui nécessite un savoir-faire particulier. Un savoir-faire à transmettre par la formation dans l'urgence de moniteurs car le nombre de participants augmente très rapidement.

Ainsi les Glénans inventent d'une manière pragmatique une forme d'émancipation par la transmission d'un savoir et l'apprentissage du vivre ensemble. C'est le cœur du projet Glénans et s'ils ne sont pas une organisation d'éducation populaire au sens strict, ils participent de ce mouvement. Le fonctionnement démocratique de l'association également, qui nécessite un apprentissage du décider ensemble, est un fondement des Glénans. Alors que de nombreuses associations de loisir ou de sport ont évolué au fil des ans vers un fonctionnement commercial ou paraétatique dans lequel des salariés gèrent leurs organisations, les Glénans poursuivent avec constance et succès un fonctionnement dans lequel des bénévoles assurent l'animation des activités ainsi que la direction du club à travers leurs instances élues, toujours épaulées par une structure de salariés expérimentés.

Bibliographie non exhaustive :

Philippe Viannay : *Du bon usage de la France*, éditions Ramsay, 1988
Clarisse Feletin : *Hélène Viannay, L'instinct de résistance, de l'Occupation à l'école des Glénans*, éditions Pascal, 2005
Jean-Pierre Abraham : *Fort-Cigogne*, Le temps qu'il fait, 1995
Michel Guéguen et Louis-Pierre Le Maître : *Le Cercle de mer*, à compte d'auteurs, 1981
Louis-Pierre Le Maître : *Les Glénan, histoire d'un archipel*, éditions Palantines, 2005
Camille de Montergon : *Au large de Concarneau*, Les Glénans, librairie É. Le Tendre, 1957
Vte de Villiers du Terrage, *L'Archipel des Glénans en Basse-Bretagne*, 1906, réédité en 2003
Collectif : *La Mer vue des Glénans*, Seuil, 1977
Sillages et autres souvenirs des Glénans, Seuil, 1993
Les Glénans, la passion en partage, Seuil, 2007
Cours de navigation des Glénans, éditions du Compas, t.1, 1961, t.2, 1962 ; Seuil, 1972, 1982, 1990, 1995, 2002, 2010, 2017, 2024
Collection de la revue *Glénans, informations et documents*
Pierre-François Bonneau et Benoît Stichelbaut : *Concarneau & les Glénan*, Georama, 2018
Jean-Louis Goldschmid : *40 ans aux Glénans*, éditions Ouest-France, 2009
Collectif : *L'Archipel de nos vingt ans*, Une certaine idée de la mer, 2023
Collectif : *Les Glénan, Histoire, mémoire et paysages*, Bretagne vivante, 2020
Jean-Paul Delhumeau : *Îles de Glénan*, CNG, 1963
Françoise Le Clerc : *Rebelle*, éditions de Fu LE
Christian Enjolras & André Juillard : *L'Archipel de Glénan*, Chasse-Marée, 2007
Articles de revues et journaux, parmi lesquels : *Voiles et Voiliers*, *Neptune-Nautisme*, *Bateaux*, *Les Cahiers du Yachting*, *Voile Magazine*, *Loisirs Nautiques*, *Le Chasse-Marée*, et de nombreux quotidiens.

Filmographie :

Les Glénans, Pierre Mendel, musique Francis Seyrig, 1963
Les Glénans, Laurent Gomès, 1976
La Mer libre, une histoire des Glénans, Philippe Lucas, 2001
Les Glénans, une certaine idée de la mer, Clarisse Feletin, 2016
Philippe Viannay, le rebelle et le visionnaire, Laurent Gomès et François Gauducheau, 2018
L'Archipel de nos vingt ans, Laurent Gomès, 2022

Crédit iconographique :

Adobe stock, 4b ; Maeva Bardy, 24b ; Alain Barthot, 14m ; Michel Baumann, 17b ; Jean-Yves Béquignon, 6, 11, 12h, 12m, 12b, 13h, 15h, 15b, 19hd, 22bg, 22bd, 23m, 26b, 28hb ; Jean-Louis Bloch-Lainé, 29b ; Jean-Marie Chenaux, 20m ; Olivier Delacotte, 19b ; Philippe Doumic, 17md ; Jean Garnier, 23h ; Jean-Baptiste Glotin, 7b ; Jean-Louis Goldschmid, 25 ; Laurent Gomès, 19hg ; Michel Groleau, 22m ; Florence Herbulot, 20h ; Bernard Henry, 23b ; Michel Herouin, 4h ; André Linard, 20bg, 20bd, 32 ; Le Merdy, 21h ; Alain Mercier, 2h, 3b, 27 ; Bertrand Pichène, 13b, 14h ; Dominique Plée, 17md ; Jean-Claude Pratt, 18b ; Erwan Quéméré, 21b ; Alain Le Quernec, 30h ; Pierre Reynes, 17hg ; Guy Suignard, 8b ; Eric Vibart, 22h.

Origines :

Coll. Jean-Yves Béquignon ; Coll. Henri Desjoyeaux ; Coll. Jean-Luc Garnier
Glénans Irish Sailing Club ; Photothèque Les Glénans ; Coll. Armelle Jobelin
Coll. André Linard ; Coll. Alain Mercier ; Coll. Pierre Viannay ; Coll. Eric Vibart.

Cette publication est une version revue et actualisée du cahier d'accompagnement de l'exposition *Les Glénans, La Mer en partage*, présentée à la Corderie Royale – Centre international de la Mer – de Rochefort-sur-Mer du 7 juillet 2007 au 9 mars 2008.

Les Glénans...QUELLE HISTOIRE ! :
Ouvrage collectif édité par Les Glénans

Directeur de publication : Marc Olivaux, président de l'association Les Glénans
Parution Décembre 2024.

Rédaction :

Jean-Yves Béquignon,
Pierre-François Bonneau (†),
André Linard,
Alain Mercier,
Yvon Sellier.

Conception graphique et mise en page :

Rémi Gomès, Rémi29infographie EI, 29170 Saint-Evarzec.

Impression : Cloître imprimeurs, 29800 Saint-Thonan
ISBN 979-10-415-5852-0

Remerciements :

Corderie royale – Centre international de la Mer, Emmanuel de Fontainieu,
Michaël Liborio, (BP 50108 - 17303 Rochefort Cedex) ;
Michel Bazile ; Marc Chapuis ; Nicole Dhellemmes ; Sylvie Le Page.

Les Glénans

Ponton des Glénans - Quai Louis Blériot 75016 Paris - www.glenans.asso.fr





Tout commence sur l'île bretonne du Loc'h, au cœur de l'archipel de Glénan (commune de Fouesnant). En 1947, Hélène et Philippe Viannay y découvrent un paradis pour reconstruire de jeunes résistants retournés à la vie civile. Au programme, volley, jeux de cartes... et un peu de voile par nécessité.

Près de quatre-vingts ans plus tard, Les Glénans ont essaimé sur différents sites et sont devenus le plus grand centre nautique d'Europe. Plus qu'une école de voile, l'association est depuis l'origine une école de vie qui appuie son enseignement sur l'entraide et l'autonomie, à terre comme en mer. La parité homme/femme et l'inclusion sociale en sont des principes de base.



EAN : 9791041558520



ISBN : 979-1-0415-5852-0

00,00 €

Suivez-nous :



www.glenans.asso.fr

Imprimé avec des encres végétales sur
papier 100% recyclé.

