

Historique

Centre Nautique de Lorient

Au pays de Lorient existaient historiquement :

- la Société de canotage et de natation (1872)
- la Société Nautique d'Instruction Navale (1900).
- La Société Nautique de Larmor

C'est en 1950 que l'association voit le jour sur les quais du port de Kergroise sous la dénomination « Société Nautique de Kergroise » (SNK). Elle prend le nom de Centre Nautique de Lorient » (CNL) en 1967 lors de son transfert vers l'estacade, suite à l'allongement des quais du port de commerce.

1. 1950-1967 L'époque héroïque de la SNK

Ce club est né le 21 mai 1950 de la volonté d'un groupe de pêcheurs plaisanciers de faire quelques régates, de transmettre leur savoir et d'avoir un lieu pour se retrouver dans une époque d'après-guerre où cette activité passait au second plan. Il est déclaré à la « Jeunesse et Sport » le 15 décembre 1956.

La SNK n'est pas, dès sa création, un club huppé: toutes les couches de la société y étaient représentées, du directeur de société aux jeunes habitants des baraques provisoires de la reconstruction en passant par des retraités de l'arsenal. C'était le seul club nautique de la ville de Lorient, son attraction provenant de la disponibilité de mouillages en eau profonde (sans échouage dirions-nous aujourd'hui) devant la vasière de Kergroise.

La régata du 14 juillet est l'évènement principal de la saison sportive du club. Elle réunit les gros bateaux qui sortent dans les coureux et le principal de la flotte qui fait le tour de la rade pour virer la bouée de l'Amiral à Port Louis en passant par Locmiquélic et en revenant par le port de pêche. C'est l'âge d'or des monotypes de la rade, les « 5m du Rohu » (dériveurs coque noire et voiles jaune et rouille) construits au chantier Canevet à Lanester avec 10 bateaux sur la ligne. Les joutes sont épiques entre le « Moussia » du père Hervis et le « Canari » d'André Le Borgne. Les Snipes de la SNL rejoignent le plan d'eau de Kergroise pour affronter les Vauriens du club. Plus tard les 420, les 470, les Fireball compléteront cette fête nautique.

Les débuts de l'école de voile datent de 1959 à l'initiative d'Adolphe Pierre. Le lycée Colbert construit durant l'hiver 61/62 six "Pierrot" (sorte de vaurien sur plan Adolphe Pierre), première section voile de lycée. La section de Saint-Joseph (Père Bozec) est également accueillie à la SNK avant son déménagement à Kerguelen. L'école de la SNK est ouverte le 01 juin 1963.

A cette époque les plus gros bateaux mesurent 7m50, et ce n'est qu'à la fin des années 60 que la flotte se mit à grossir. Les partisans des constructions plastiques ou contre-plaqué s'opposent, et l'on voit arriver au mouillage de Kergroise « Lagon Bleu », le Muscadet du

père Le Biavant, le Sylphe du Docteur Dupuy, le Ranger du Docteur Louvet, le Parader de monsieur Barrière.

A l'AG de 1960 qui voit le président fondateur passer le relais à Maurice Hellegouarc'h, puis André Le Borgne, le club compte 103 membres.

(Jean-Claude Le Borgne) : "Il faut savoir que la SNK s'est battue pour sa survie durant de très nombreuses années entre l'incompatibilité des activités du port de commerce, le projet d'extension du quai et l'incompréhension de la municipalité à soutenir un projet de port de plaisance dans Lorient. Le "leitmotiv" des différents sociétaires du Club de 1950 à 1970 était le suivant: construisons des cales, des rampes d'échouage, des plages, des infrastructures en TOUTE ILLEGALITE en bout du port de commerce et tôt ou tard il faudra bien reconnaître notre existence! Adolphe Pierre fut conduit un jour à l'hôpital (52/53) par mon père : un des blocs de béton de récupération manipulé seul à la barre à mine, qui servait à faire une des cales venait de lui broyer la jambe; il fut entre la vie et la mort durant plusieurs jours. On lui sauva la jambe, mais il resta infirme. Cela ne l'empêcha pas par la suite de se rééduquer (tout seul), de réparer ses bateaux, de naviguer et de lancer son école de voile."

(Jean Morel) : "Les membres du CNL étaient souvent des retraités DCN et de la Mar Mar. La rade était poissonneuse notamment du côté de chapeau Quintrec (bouée 9 ?) où ils mouillaient pour pêcher. A cette époque il y avait un certain antagonisme entre la voile populaire et les "gants blancs" du yachting. La plaisance prenait de l'importance, la construction amateur se développait succédant au développement du dériveur et des écoles de voile. En 1964 Tabarly gagne la transat anglaise et donne un essor au développement de la plaisance en France."

En 60-61 se déroule la lutte contre le comblement du bassin à flots, les Ponts et Chaussées estimant la réfection à 300 millions. Monsieur Morel l'estime à 80 millions. Il est mis au défi par le maire de faire des devis à ce montant, c'est chose faite. La moitié du bassin à flot est cependant comblée en 1962, mais avec d'autres membres de la SNK, Jean Louvet avait convaincu Yves Allainmat, maire de Lorient (et ses "gaulois" des services techniques), de conserver une partie du bassin à flot en l'équipant d'un seuil.

A partir de 1964-65, la SNK est sous la menace d'une expulsion du site de Kergroise du fait des dragages récurrents qui obligent à déplacer les mouillages, puis du projet d'allongement des quais.

Avec maître Dorval de la SNL, Jean Louvet représente le nautisme au conseil portuaire. Il faut impérativement trouver un point d'implantation pour un port de plaisance digne de ce nom, car la Trinité sur Mer attirait tous les beaux bateaux. Un déménagement sur l'île Saint-Michel est même envisagé ! En 1965, le président fait intervenir une de ses connaissances de lycée, Maurice Herzog, ministre de la Jeunesse et des Sports, pour inscrire le projet de grand port de plaisance du Kernével au 5ème plan. A défaut de financement immédiat, le maire Allainmat autorise en 1966 un déménagement de la SNK à l'estacade sous réserve qu'elle fasse son affaire du déplacement de chalands échoués. C'est chose faite avec André Le Borgne et deux ouvriers prêtés par M. Hellegouarc'h. L'un d'entre eux est coulé entre le quai et la balise d'entrée de l'estacade pour servir de brise clapot. Le « père Pierre » propose un plan d'emménagement avec des pontons construits chez Le Borgne et installés par la marine sur intervention de la Jeunesse et des Sports.

En janvier 1967 à l'assemblée générale annuelle, le nouveau président Jean Louvet procède au changement de nom du Club pour marquer la rupture en cours avec le site de Kergroise, et

avec pour objectif de l'ouvrir à plus de personnes et d'obtenir plus de subsides de la collectivité.

2. 1967-1979 Le développement du CNL



L'association a pour but de proposer aux propriétaires de voiliers, et aux équipiers souhaitant embarquer avec eux, un programme d'animation sous forme de régates. Les entraînements d'hiver sont créés en 1971, et l'école de croisière devient autonome en 1974 après des débuts comme base du GMC. Des cours de permis mer sont également mis en place à partir de 1973.

Le club parvient, en invitant Monsieur Alainmat à tirer ses premiers bords, à intéresser la ville au développement de la plaisance, ce qui se traduit par le financement de nouveaux moyens à partir de 1971. La baraque historique de la SNK ayant été détruite en 1970, le club reste pendant 3 ans sans murs avant que la municipalité ne fasse construire un bâtiment préfabriqué qui est inauguré en juillet 1973. Sous l'impulsion de Jean Béraud, tout à la fois Président du club et Adjoint au Maire de Lorient, un premier ponton moderne est installé pour mieux accueillir une partie des bateaux du club, les autres restant au mouillage ou même à quai avec échouage à marée basse pour les bateaux à moteur de pêche et de promenade. Un second ponton et l'aménagement de l'avant-port remplaceront les derniers mouillages à l'occasion de la transat en double 1983. La « maison de la mer » viendra compléter l'ensemble en 1988. Le CNL gère lui-même « ses » pontons dans le cadre d'un contrat d'amodiation avec la ville de Lorient, moyennant le paiement d'une redevance annuelle. La rareté des pontons à l'époque et les tarifs attractifs pratiqués attirent au CNL de nombreux régatiers, qui ont priorité sur les croisiéristes pour les occuper.

Au cours de cette période l'évolution de la flotte est significative, les propriétaires passant du dériveur au croiseur. De nouveaux sociétaires rejoignent le club avec des bateaux modernes, dont Jean Beraud avec son Love Love, puis un Sangria et un écume de mer. Les régates réunissent des bateaux de plus en plus évolués : Téquila, Armagnac, Arpège, flush poker... Ces bateaux paraissent énormes avec leur longueur approchant 9 mètres. La construction amateur fournit également de belles unités comme celles de Georges Le Moing (Colibri) ou la série des frères Porhiel qui installent le chantier de l'estacade derrière le club. C'est la guerre des bateaux à bouchains et des bateaux en forme, réglée le soir où un sociétaire déclara : « Si les bouchains servaient à quelque chose, cela ferait longtemps que les maquereaux en auraient ». Il suffit d'examiner les récents IMOCA ou les derniers plans Valer-JPK pour avoir des doutes sur la théorie de l'évolution !

Les bateaux phare de la fin des années 70 sont le « San Antonio » du « père » Lucien Biavant qui a formé de nombreux équipiers à la rigueur de la régates (faire « marsouiner » le bateau !), l'Écume de Mer « Petite Fleur » de Jean Béraud, le First 30 « Chapultepek » de François Gourlay, le Sangria « Zeetje » puis le Farr 727 « Farniente » des frères Petitot, les GibSea Plus « Mandibule » et « Onlaizora » de Paul Henri Traineau et Michel Bernardet, le first 22 « Taïo » du couple Rabine, le quarter tonner « Gollywog » de Gérard Pennober. Parmi les membres du CNL qui vont courir au large, on peut citer Jean-Paul Pêche avec la série des Grégat (dont l'Impensable « Grégat IV » qui termine deuxième de la half ton cup 1974 à La Rochelle), le docteur Labourgade et son Aloa 34 (Transat 76) ainsi que le docteur Lardy sur le Nicholson 33 « Goniocoque » (Lorient-Les Açores 78). En 1979, deux jeunes sociétaires,

Jean-Luc Van Den Heede et Guy Royan, se lancent dans l'aventure de la mini-transat que VDH termine deuxième.

Le CNL et les autres clubs de la rade proposent à cette époque de nombreuses régates de week-end avec des Lorient-Concarneau, Lorient-Belle-Ile, courses en double, 100 milles de Lorient... qui viennent compléter les « Lorient-Le Belon » ou « Lorient-La Trinité », « régate de l'Amiral » et « Grandes Régates de Lorient » organisés par les autres clubs de la rade. Certains départs et arrivées de régate se font encore du bout de l'estacade à partir de la passerelle qu'utilise parfois à marée basse le bateau de Groix. Pour assurer des départs hors de la rade, le CNL après s'être appuyé sur des propriétaires de bateau volontaires ou même requis tour à tour pendant les Entraînements d'Hiver, fait l'acquisition d'une vieille pilotine en bois baptisée « Ile Saint Michel ».

3. 1979-1991 L'explosion de la voile habitable

Le tournant des années 80 est marqué par le développement des grandes régates transocéaniques françaises avec la première route du Rhum en 1978 et les exploits de Gérard d'Aboville qui traverse l'Océan Atlantique à la rame en 1980. Ces événements marqueront le CNL avec la création d'une section aviron de mer à l'instigation de Pierre Coquillard (et la construction de la yole « ville de Lorient » en 1984), et l'implication du CNL dans l'histoire de la course au large.

A Lorient, Jean-Yves Le Drian, jeune député élu en 1978 et devenu maire de la ville en 1981, voit en effet l'intérêt du développement du nautisme pour sa ville. Secondé par Jean Béraud et son « comité technique voile » du pays de Lorient, et soutenu par de grands médias nationaux (Le Point, Neptune Nautisme, Europe n°1), il implique Lorient dans la série des transats en double Lorient- les Bermudes – Lorient en 1979 et 1983. Le CNL se voit décerner fin 79 un « Neptune » au salon nautique. La tâche est immense et Jean Béraud passe la barre du CNL une première fois à Alain Leray en 1981, puis définitivement en 84 à Alain Le Bellour (plus jeune président du club à ce jour avec 27 ans), à qui succéderont Marc Vergnolle, puis Noël Dahirel en 1989 pour 9 années.

C'est l'effervescence au CNL car la voile océanique n'est pas encore professionnalisée et de nombreux membres du CNL peuvent côtoyer les skippers au bar du club et même naviguer avec eux. L'émulation pousse 2 jeunes sociétaires, Pierre Barrière et Didier Bestin, à tenter leur chance lors de la Lorient-Les Bermudes 83 sur un petit trimaran Newick baptisé « Lorient 56 ». Mais cette participation tourne au drame lorsque Didier Bestin tombe à l'eau suite à la rupture de son stick de barre. La rue qui longe le CNL porte son nom.

Le club a beaucoup d'adhérents (650 au début des années 80), mais les permanents se limitent à un barman, une secrétaire (Corinne à partir de 1987) et un bosco (Christian Bordelais pendant de nombreuses années). Des saisonniers assurent le fonctionnement de l'Ecole de Voile d'abord à partir de l'estacade (longtemps sous la houlette de Dominique Guégan), puis sur l'Etang du Ter.

Surfant sur le jumelage entre la ville de Lorient et le port galicien de Vigo, le CNL se lance en 1983 dans une course Lorient-Vigo qui voit plus de 20 concurrents, du petit Sangria d'Etienne Cadet au Wasa 410 de Marc Vergnolle, s'élancer sur un parcours de 3 jours et 3 nuits faisant contourner le redouté Cap Finisterre. Le Rush « Dur Dur » de Pierre le Gallic s'illustre en remportant la « semaine de Vigo – Rias Baixas » en catégorie « Cruceros ». Le CNL remet

cela l'année suivante, quelques concurrents espagnols venant même prendre le départ à Lorient ou ils sont accueillis pour une ballade sur l'Île de Groix.

Quelques années plus tard, la création d'une ligne maritime entre Lorient et Gijon dans les Asturies sert de prétexte à une série de régates Lorient-Gijon (88, 90 et 92), poussée par nos amis espagnols. Il reste de cette époque la passerelle RO-RO reconvertie depuis en quai d'accostage pour les « vapeurs » desservant Groix, un soulagement pour le club qui avait vu en 1986 le « Saint Tudy », nouvel et imposant courrier, écraser quelques-uns de ses bateaux en sortant de l'avant-port. La création d'une nouvelle gare maritime à la fin des années 90 laisse longtemps espérer au CNL de quitter son club-House vieillissant et devenu trop petit pour le quai de Rohan, mais c'est finalement le bateau musée « Thalassa » qui s'y installera en 2001...

Les années 80 sont aussi l'époque des grandes régates corporatives qui apportent des financements non négligeables aux clubs et aux propriétaires de bateaux. Le CNL est à la pointe de ce mouvement avec le challenge interentreprises créé dès 1978 (et qui perdurera jusqu'aux années 2000 avec des pics de fréquentation à 150 concurrents), la Spi labo (1985), le challenge « Vie Ouvrière » de la CGT (1988) !

Les Entraînements d'Hiver voient des affrontements animés, au point que Pierre Le Gallic (Suspens « Dur-Dur ») et Paul-Henri Traineau (First class 10 « Cyclamen ») se voient remettre en 85 une coupe sciée en 2...ainsi que des gants de boxe qui trôneront de nombreuses années au-dessus du bar.

Les années 80 voient également l'épopée du Swan 39 « Jezabel » de Pierre Crépeau et Christian Fabre dont l'équipage plein de vitalité remporte l'European Swan Cup à Cowes et le Fastnet en classe 2R en 1985, puis le Spi Ouest-France en 1989. L'équipe de Jezabel s'offre une diversion avec un catamaran sur plan « Lainlain » (Pic-Pic) construit au lycée technique de Lanester qui s'offre le luxe de terminer 5^{ème} et premier français sur 650 participants au « bol d'Or » sur le lac Léman. Le club est champion de France UNCL en 1986.

L'année 87 marque l'apogée de la course au large à Lorient avec l'accueil en quelques mois du tour de France à la voile (sur « Selection »), de la course de l'Europe (victoire de Jet Service III à l'étape) et de la transat Lorient-St Pierre et Miquelon-Lorient sur monocoques en équipages qui voit un affrontement entre les maxis « Côte d'Or » d'Eric Tabarly et « Disque d'Or » du suisse Pierre Fehlman. Face à cette avalanche, le CNL se sent un peu mis en l'écart, ce qui déclenche un échange épistolaire entre le président Vergnolle et le Maire. Mais le vent tourne et la transat en double Lorient-Saint Barth-Lorient de 89 (qui voit Tabarly chavirer sur le trimaran « Bottin ») marquera la fin d'une époque fastueuse. Lorient accueillera par la suite 6 éditions de la transat AG2R disputées sur des monotypes Figaro.

Dans la nuit du 15 au 16 octobre 1987, le ponton principal du CNL est emporté par un ouragan et va s'écraser dans le port militaire, provoquant la perte ou la destruction des plus beaux bateaux du club (Wasa 410 « Long John » du président Vergnolle, Swan 39 « Jezabel » dont le pont est pilonné toute une nuit par la vedette transrade « Kerzo », Suspens « Dur-Dur » de Pierre le Gallic, parmi beaucoup d'autres). Les pontons seront reconstruits en 1988 sur pieux.

Plusieurs jeunes se lancent dans l'aventure de la course au large (solitaire du Figaro notamment) comme Philippe Ruault et Hervé Gauthier. Jean-Luc VDH fait à nouveau parler de lui en terminant deuxième du tour du monde par étapes « BOC Challenge » en 86 sur un

plan suédois Wasa 55 qui se distingue par l'étroitesse de sa coque, concept qu'il reprendra avec profit pour se faire construire « 3615 MET », un 60 pied qu'il mènera en 1990 à la troisième place du premier Vendée Globe, tour du monde en solitaire et sans escale remporté par Titouan Lamazou. Cet exploit sera dignement fêté lors du retour du bateau à Lorient et à l'occasion du gala du CNL qui se déroulait au « Symbole ».

Côté aviron, le CNL s'empare en 1988 du challenge d'Aboville après 3 victoires consécutives, et gagne également les éditions 89, 91, 92 et 95 ! Ce trophée représente une dame de nage brisée sous l'effort qui n'est pas, contrairement à la légende, celle utilisée par Gérard d'Aboville lors de son exploit.

4. 1991-1998 Le tournant



Le feu couvait depuis quelques années et avait déjà donné lieu à une menace de « mutinerie » durant l'hiver 89-90. En cause, la reprise de la gestion des pontons par la société d'économie mixte créée par le syndicat intercommunal (SIVOM) à l'occasion de la création du port du Kernével, qui se traduit par une perte de ressources pour le club et un risque d'augmentation des tarifs pour les sociétaires. C'est pourtant chose faite en 1991, le Centre Nautique de Lorient obtenant quelques compensations auprès de la SELLOR via une « convention d'animation événementielle et sportive ». Le CNL perd également son école de voile avec la mise en place de la structure intercommunale du Centre Nautique de Kerguelen, mais un pôle de compétition commun aux clubs de la rade est créé et subventionné par le district du pays de Lorient dans le cadre de l'association TEAM fondée en septembre 92.

Il faut donc réagir et créer une nouvelle dynamique pour le club. En 91 apparaissent :

- Une école de navigation sur First Class 8 avec le célèbre trio « Coryn's », « Rydberg » et « Howard » encadrée par Jean Pierre Vilaceque
- La catégorie des « flammes vertes » aux entraînements d'hiver à l'intention des plaisanciers ne prenant pas la régates trop au sérieux. Cette formule créée par Hubert Bothorel rencontre un grand succès puisque 36 concurrents sont inscrits dès 92
- Une structure d'entraînement à la compétition en voile légère, qui démarre avec l'acquisition de 3 Laser sous la houlette de Christian Bos.
- l'implication du CNL dans les DSQ (Développement Social de Quartier) en lien avec la mairie.

Pour marquer cette nouvelle époque, le pavillon hérité de la SNK est abandonné au profit d'un logo sur fond bleu ciel dessiné par Jean-Pierre Vilaceque et une revue nommée « Sillage » (comme la nouvelle pilotine en polyester que le club vient d'acquérir) voit le jour sous la direction de Jean-Marc Dessertenne.

La vocation hauturière du CNL est également relancée avec les « transceltiques » Nord et Sud reliant Lorient à ses villes jumelles Galway et Vigo. Après un premier essai en 93 vers Galway, deux éditions sont organisées par l'équipe de Pierre Crépeau, au sein de laquelle la regrettée Dany Bahon se charge de mettre de l'ambiance (la célèbre danse des « pêcheurs de thons d'Etel » sur les tables) :

- la Tranceltique Sud en 1995 sur un parcours Lorient-Cedeira-Camarinas-Vigo-Lorient, remportée par Pierre Crépeau sur son One-tonner « Espace ». Elle se termine de façon tonique dans une méchante dépression qui dévaste cette année-là les campings du Morbihan,

- la transceltique Nord en 1997 sur un parcours Lorient-Castletownbere-Dingle-Galway-Lorient, remportée par la sélection 37 « Festival de Lorient » de Paul-Henri Traineau. Ces régates voient l'affrontement entre « Festival » et « Espace », arbitrés par le Feeling 13,50m « Plouc-Mousse » d'Elisabeth de Traoulen, le Drac 9m « Quintessence » de Yannick Le Guennec ou le « Jaguar » de Jean-Michel Pronost. Une édition plus réduite vers Gijon et Luarda aura lieu en 99, tandis que la dernière édition de la Lorient-Galway se déroulera sous forme de croisière en 2000.

En ce qui concerne les régates habitable, la période est marquée par la domination de Jean-François Ygout qui, ayant déjà remporté le Spi Ouest-France 90 *overall* sur le Surprise « Crapulocoque », récidive en 96 avec son Feeling 8,5m « Toul Pebr ». Avec le couple Rabine passé en 95 sur le Sprint 98 « Frizby », nos régatiers offrent au CNL de nombreuses victoires, en particulier au « Tourduf » (premier club 94 et 95). Le CNL est de nouveau champion UNCL en 1996. Dans la famille Rabine, le fils Olivier se distingue en 1994 et 1995 en finissant 2 fois deuxième de la « twenty's Cup » qui se veut un tremplin des jeunes vers la solitaire du Figaro. A noter également les prestations de Jean-Gabriel Samzun sur le SS34 « Once Again » (l'ancien bateau du président Louvet) qui obtient des places de deuxième dans les très disputées semaines de Cowes 91 et de Cork 92.

Mais la formule des grands événements de voile « corporative », dont le CNL avait été le pionnier avec son « challenge inter-entreprise », s'essouffle et subit la concurrence de sociétés spécialisées dans les flottes de monotype. L'année 95 voit donc apparaître la régata « Hatoup » qui s'installera plus tard dans le créneau de fin septembre encore libre au calendrier FFV, une période se révélant particulièrement propice pour des régates ensoleillées. C'est le précurseur de « l'Atlantique Le Télégramme », lancé à partir de 2000 par Laurent Moisson (directeur technique du CNL) et Charles-Edouard de Broc.

En aviron, l'engouement pour les yoles de mer s'érode également et le challenge d'Aboville disparaît au milieu des années 90 après avoir été largement dominé par le CNL, qui s'investit alors dans une pratique sur des supports plus légers. L'année 98 voit le CNL remporter une médaille de bronze au championnat de France d'aviron de mer et la création d'un raid Lorient-Groix au printemps, qui connaît toujours un fort succès.

Cette période particulièrement riche pour la voile habitable s'achève par l'inauguration à l'été 97 de nouveaux locaux spacieux et fonctionnels qui tranchent avec la « vieille baraque humide » et s'avèrent bien adaptés au développement d'une activité d'école de voile, un projet porté par le président Noël Dahirel qui est cependant « débarqué » lors de l'assemblée générale de février 98 par une jeune génération impatiente de développer la voile légère de compétition.

5. 1998-2007 L'éclosion de la voile légère

Cette décennie voit en effet la voile légère et « habitable jeune » (les FC 8) connaître un essor remarquable et donner au club des régatiers de talent qui feront ensuite parler d'eux au niveau national et international.

Mais l'équation économique est difficile pour un club ayant peu de ressources en propre et un important besoin en effectifs de formateurs pour répondre à ses objectifs de développement de la compétition. Les présidents venant d'horizons différents (Thierry Bidon, Yves Lécuse, Bernard Bocquet) se succèdent sans parvenir à trouver une solution qui satisfasse les

ambitions des uns et des autres. Le club, tiraillé entre les demandes d'investissement en matériel dans diverses séries et les charges d'une dizaine de permanents, est sur le point de déposer le bilan en 2004 ! C'est finalement Patrice Biéchy, un lasériste sénior tout juste arrivé de l'Est de la France, qui parvient avec l'aide de ses prédécesseurs à « faire le deuil » d'un fonctionnement passé en concentrant l'activité des jeunes sur la série des Laser et en conservant les 3 FC8, support économique qui permet au lycée maritime d'Étel, au lycée Jean Macé de Lanester et à l'école centrale de Paris d'ajouter 4 unités à la flotte gérée par le CNL. Pour soutenir financièrement ces activités, le CNL développe un « club des partenaires » qui compte jusqu'à 70 entreprises de la région lorientaise à son apogée. Le club s'appuie à partir de 2003 sur la société AOS créée par Laurent Moisson.

Alors que le tandem Fred Moreau-Vincent Joyeux se mobilise en vue d'une qualification en équipe de France 49er pour les jeux de 2004, une première sélection à un championnat du monde (420) est obtenue en 99 avec le binôme Antoine Jacob – Nicolas Pauchet. Mais ce dernier passe rapidement sur FC8 avec son comparse Victor Lanier, une association qui les conduira en 2002 aux titres de Champion de France espoir à Port-Leucate et de 3^{ème} au championnat d'Europe sur « Rydberg ». Ils suivent l'exemple de l'équipage de « Coryn's » (Gwendal Guégan, Tanguy Le Glatin, Yves Fréigny,...) qui avait été Vice-champion de France et 5^{ème} de l'euro en 2001. Recrutés par l'équipe de France militaire, leur progression continue sur J80 avec les titres respectifs de Champion d'Europe et Vice-champion d'Europe en 2006 à Brest. L'apothéose vient avec une victoire conjointe au tour de France à la voile 2006 sous les couleurs de la région « île de France » en Mumm 30, après avoir été repérés par Jimmy Pahun. Dans leur équipage figurent d'autres jeunes issus de l'école du CNL, dont Steven Guillevic qui deviendra responsable de la section voile légère et Devan Le Bihan qui court l'Amérique Cup 2017 !

Victor Lanier s'imposera également en match racing avec le titre de champion de France espoir en 2006 et champion de France en 2007 au Havre, tandis que Nicolas se paye le luxe de battre à plusieurs reprises un certain Russel Coutts lors d'une invitation sur le lac de Lugano (en suisse) en 2006, ce qui lui permet de figurer à la 18^{ème} place du classement mondial de match race.

En Laser, l'équipe du CNL prend au fil des ans de plus en plus de poids, au point de devenir deuxième club national en laser radial 2006, puis premier en 2007 en comptabilisant 5 des 11 représentants nationaux au mondial qui se déroule cette année-là aux Pays-Bas. Les têtes d'affiche de cette période sont tout d'abord Alexandre Monteau qui accède au titre de champion de France radial en 2001 et prend une troisième place au championnat du monde ISAF jeune cette même année, puis Erwan Breterch champion de France espoir en 2002 et 2003.

Alexandre Monteau, associé à Damien Guillou, passe ensuite en série 49er et ils sont sélectionnés en équipe de France pour la préparation des jeux olympiques de Pékin 2008, obtenant un titre de Vice-champion de France en 2004 et une place de 10^{ème} au mondial ISAF 2006.

En voile habitable, c'est la montée en puissance de « L'atlantique Le Télégramme » qui domine l'activité du club, avec un succès qui ne s'est pas démenti depuis. Porté par Jean-Michel André et Jean-Charles Guéhennec, l'AT prend de l'ampleur au point de devenir avec un effectif stabilisé à 150 concurrents le deuxième événement habitable de la façade Atlantique derrière le spi Ouest France.

Les voiliers du CNL brillent également sur les plans d'eau bretons avec les Rabine qui ont troqué leur sprint 98 pour un Feeling 920 baptisé curieusement « Tchao Lapin », ce qui ne l'empêche pas de remporter de nouveau un Tourduf en 2002, et JF Ygout qui continue sa moisson avec en particulier une victoire *overall* au spi Ouest France 2006 sur son X302 « Préfixe ». Mais de nouveaux bateaux arrivent, dont le « Matamouf of Recoucou » de Dominique Lucas, prototype construit par son propriétaire sur les plans d'un certain Jacques Valer, qui donnera ensuite naissance à la série des célèbres JPK. Très à l'aise dans les parcours côtiers, « Matamouf » remporte une impressionnante série de « Tourduf » (2000, 20003, 2005, 2006). Avec Christophe Audic (Neil) qui a racheté à Alain Gauthier le Mistral 31 « Miss Laureen » et gagne aussi le Tourduf dans sa série en 2005, il offre au CNL un nouveau titre de premier club. Arrive aussi le « Tenderness – Best Composite » de Xavier Tinel qui remporte 8 trophées IRC UNCL Atlantique d'affilée à partir de 2004. Ce plan Fauroux-Finot-Berret qui avait commencé sa carrière au début des années 80 comme bateau expérimental de la FFV avait été ramené à Lorient par « Jojo » Grainic qui avait remplacé la quille par un modèle dont la forme avait été discrètement moulée de nuit avec du plâtre médical sur un half-ton stationné sur le parking attendant au club !

Redressé financièrement, riche de 680 adhérents et 790 licenciés, doté d'une équipe de laséristes de premier plan, le club peut fêter dignement ses 40 ans le 19 janvier 2007 en présence de plusieurs de ses anciens présidents.

6. 2007-2017 L'époque contemporaine



L'année 2007 correspond à un nouveau tournant dans la vie du club qui prend le visage qu'on lui connaît aujourd'hui. A commencer par le retour à une flamme plus intemporelle et plus lisible reprenant les couleurs d'origine du club, accompagné du slogan « respirez large ». Et un changement à la tête du CNL puisque Bernard Bocquet remplace début 2009 Patrice Biéchy pour une longue présidence de 7 ans.

La fin 2007 correspond aussi à l'inauguration du « pôle compétition » sur le site de Kerguelen, financé par l'agglomération au profit des 5 clubs de voile légère du TEAM pays de Lorient (CNL, FLL, Tire-Veille, associations sportives des lycées Colbert et Dupuy-de-Lôme).

Conforté par le succès de la filière FC8, le CNL se lance dans l'aventure d'une équipe de club J80 avec 4 unités neuves achetées entre 2007 et 2008 et une d'occasion en 2011 grâce au soutien de la mairie et de sponsors locaux (« Bossé Color », « Atout Nautisme », « Uship », « Lelu Marine »), ainsi que de la société DCNS qui développe les « filières du talent » à partir de 2008. L'expérience s'arrête en 2013 devant les difficultés de management et des résultats sportifs non conformes aux attentes, mais la flotte de J80 servira de support à l'école de navigation et à plusieurs initiatives à caractère social (insertion par le sport, animations de quartier, handi-sport).

En 2007 s'affirme également un nouveau permanent originaire de Roscoff, Julien Bothuan, qui redonne un coup de jeune aux Entraînements d'Hiver (devenus Championnat d'Hiver) avec des séances didactiques et des entraînements sur des parcours construits. Cela n'enraye cependant pas la fuite des « flammes vertes » vers le club Nautique des Minahouet de Locmiquelic dont les entraînements du dimanche sont sans doute plus adaptés à leurs

attentes ! (ces régates sont nées en 99 suite au mécontentement de skippers non sociétaires vis-à-vis de la politique tarifaire du CNL).

A partir de 2011, l'Atlantique Télégramme migre sur le site de la base sous-marine en plein essor pour devenir un événement populaire, associant régates et un village ouvert au public. Le trophée Azimut, rendez-vous d'automne des IMOCA à Lorient, vient compléter la fête. Le CNL confie la gestion du village et de son club de partenaire à la société SCS, avant de reprendre la totalité à partir de 2016.

Côté voile légère, l'âge d'or du « Laser » se concrétise avec la percée de Louis Moysan champion de France espoir 2007 et 2008, avant de décrocher une 5^{ème} place au championnat d'Europe et une 7^{ème} au championnat du monde en Ecosse en 2008, puis un titre de vice-champion d'Europe U21 en 2010. Marie Bolou prend la suite avec des titres de championne de France élite en 2014 et 2015, lui permettant de préparer les JO de Rio 2016 en équipe de France avec une place de 9^{ème} aux *test event* 2014 et de 12^{ème} au mondial ISAF.

Le CNL dispose d'une flotte d'une vingtaine de « Laser » complétée par des « Optimist » et quelques « Equipe », et tente un essai dans la série Open Bic en 2011 resté sans lendemain.

La fusion avec l'association « tire-veille » en 2010 ouvre la voie à un fort développement dans le domaine de la planche à voile avec une pépinière de champions (Oël Pouliquen, Louise Le Bars, Maxime Quantel, Florian Salette) qui éclot à partir de 2014 dans le sillage des succès d'Oël (champion de France et vice-champion du monde U17 RSX 8,5 en 2014, Vice-champion du monde U21 RSX 9,5 2016 en Israël) et de Louise (sélectionnée aux jeux olympique jeune 2018 en BIC 293). La nouvelle génération pointe déjà son nez avec Yun Pouliquen qui obtient le titre de vice-champion du monde U21 en Bic 293 à Cagliari en 2015.

Lorient renoue avec les grandes épreuves océaniques à l'occasion des Volvo Race de 2012 et 2015 auxquelles le CNL est associé. Le président Bernard Bocquet cumule à cette occasion les fonctions de président du CNL avec celles de président de l'association « Lorient Grand Large » créé pour l'occasion. IL cède en 2016 la présidence à Augustin d'Arco.

En habitable, c'est la percée de « Matamouf Of Recoucou » qui s'impose enfin au spi Ouest France en 2012 devant son éternel adversaire « Brittany Drizzle » pour 1 seconde seulement (et recours aux places de troisième pour les départager), résultat qu'il réédite en 2015 et 2016. A l'instar de « Tenderness », il domine le trophée IRC UNCL Atlantique avec 7 victoires entre 2008 et 2016. L'équipage de « Tendernees » parvient cependant à monter sur le podium de la finale nationale UNCL à Marseille en 2010 avec une troisième place.

La relève semble assurée avec la victoire en 2016 du « Cocody - Leclerc Hennebont » de Richard Fromentin à la finale du challenge UNCL sur le plan d'eau marseillais. Ce bateau avait remporté la transquadra en double 2014-2015 en temps réel.

D'autres bateaux portent haut les couleurs du CNL, comme le Delph 32 « Schmilblick » de Jean-François Leyrat (Tresco 2009, Celtikup 2015) ou le « Morning Dew » de Yves Lanier et Stéphanie Quernec » surnommé « la commode en bois » (Route des Hortensias 2007 et Tresco 2009). Naufragé au large de Lisbonne, il est remplacé par le J120 « Ride On » qui complète le palmarès avec des victoires au Tourduf 2010 et 2013 et une transmanche en double en 2012.

Enfin, l'aviron de mer montre son dynamisme en organisant les championnats de France en 2012 à Larmor-Plage et en renouant avec les grandes compétitions grâce à la participation du duo féminin Marine Dano – Hélène Buzot aux championnats du monde 2014 et 2015 (10^{ème} en Grèce et 8^{ème} à Lima)

LES PRESIDENTS DU CNL

Nota : les années indiquée correspondent aux années calendaires d'exercice de la fonction de président et pas toujours à l'année d'élection (cas des AG en fin d'année)

1950-1958 : Président fondateur Adolphe Pierre, puis Président d'honneur.

Homme de caractère, sélectionné olympique en 36, il refuse d'aller à Berlin (vx socialiste). Secrétaire administratif à la marine. Décédé en 1969. Il construisit ses bateaux : « Maïvon » 7m50, « Chant du Cygne » 4m, « Tocade » 5m du Rohu (bateau construit sur les bords du Blavet et succès du salon nautique dans les années 60). A dessiné les « Pierrot » construits au lycée Colbert pour la section scolaire voile. Adolphe Pierre donnait des cours de voile particuliers (élèves : Joel Gloux)

1959-1961 : Maurice Hellegouarc'h (décédé en 2000)

Entrepreneur en bâtiment innovateur en procédés de construction. Créé « l'Entreprise du Centre » et réalise de nombreux établissements scolaires. Possède un cotre breton (Blei Gwen) avec lequel il fait connaitre la voile aux jeunes du Perello (Fille Mme Armelle Desard)

1962-1965 : André Le Borgne (décédé en 1996)

Artisan serrurier et charpentes métalliques. A possédé 2 cotres bretons (« Pourquoi Pas ? », « Comme je peux ») avant de régater avec succès sur « Canari », un 5m du Rohu. Il obtient l'agrément de l'école de voile auprès de la FFV en 1963 avec 3 « 420 », 2 Vauriens et une Caravelle. Les premiers moniteurs sont ses fils Jean Claude et Alain, ainsi que Michel Colliere, Michel Caoudal, Michel Guillermic qui arrivent au club en 1964.

1966 : Jean Morel (né en 1919, décédé)

Fils d'un père officier de marine (le baro de morel). Centralien, ingénieur conseil à Lorient et Royan. Ses bateaux : « St Goustan » 7m50, dériveur « domino », canots « brizard » et « boulaire » (4m), Estuaire puis Estuaire Sport (6m50), « Naïade » (plan Harlé 9m50), fifty Kirié (9m). Arrive à la SNK en 50-60, et malgré son refus, devient Président avec la démission de André Le Borgne pour raisons familiales. Fille Mme Goaster (fille).

1967-1972 : Jean Louvet (né en 1921, décédé en 2012)

Gynécologue. Elu près de 10 ans de la SNK, puis du CNL. Secrétaire Général de la Ligue Bretagne Armor, Président Union Départementale du Nautisme du Morbihan. Ses bateaux : Marsouin 5m50, « Amana » 9m, « Ranger » (deviser Hollande), Aikido, Flush Poker (1965), « Once Again morning » SS34, baroudeur. Fille Claude mariée à Alain Le Borgne.

1973-1980 et 1982-1983 : Jean Béraud

Cadre à EDF-GDF, Conseiller municipal à partir de 1973 puis Adjoint aux Sports. Président du « comité technique Voile du pays de Lorient », il est la cheville ouvrière de l'organisation des évènements des années 70-80 à Lorient : Transats Lorient-les Bermudes-Lorient en 1979

et 83, Lorient-St Pierre et Miquelon, Lorient-St Barth, accueil du tour de France à la voile et des courses de l'Europe, puis des transats AG2R dans les années 90. Quitte Lorient en 2002 pour La Baule. Président d'honneur du CNL depuis 1984. Bateaux : Flétan Bénéteau, Midship, Gibly, Sangria GTE, Kelt 6,20, Ecume de Mer, Ecume de Mer Flush Deck « petite fleur ». Effectue 4 transats des alizés sur les « Gregal » de son ami Jean-Paul Péché, dont une victoire sur un « Lévrier des mers ».

1981 : Alain Leray

Commerçant (entreprise « Art céramiques et sanitaires »). Débute avec un Trident 80 « Quartz » en 1978, puis achète un Club 86 en 1979 pour régater contre celui de Paul-Henri Traineau. Quitte Lorient pour la région nantaise, puis revient et préside « Lorient accueil ».

1984-1985 : Alain le Bellour

D'origine groisillonne (grand père patron de pêche). Professeur de mathématiques, puis étudiant quand il devient le plus jeune président du CNL (27 ans), élu face à Gustave Viala. Vice-Président de la Ligue Bretagne Armor de Voile. Il quitte la présidence pour exercer quelques mois les fonctions de directeur administratif du Football Club de Lorient, puis entame une carrière dans l'industrie à Paris.

Débute sur dériveur (485, Fireball), puis navigue sur les « San Antonio » de Lucien Le Biavant, le First 30 « Chapultepek » de François Gourlay, et sur les bateaux de Paul-Henri Traineau (Club 86 « Nich Club », First Class 10 « Cyclamen »).

1986-88 : Marc Vergnolle

Adhère au CNL quand il arrive dans la région comme chirurgien à l'hôpital d'Hennebont. Il prend vite goût à la régates et achète le Wasa 410 « Long John » sur lequel il embarque de nombreux jeunes talents de la voile habitable. Il quitte la région lorientaise pour exercer son métier en Martinique dans les années 90. Navigue désormais en Dragon au Yacht Club de La Baule.

1988-1997 : Noel Dahirel

Commercial automobile. Navigue avec Pierre Crépeau sur le fugue « Kas-Abarh » et le swan 39 « Jezebel ». Nombreuses fonctions électives à la ligue de Bretagne de voile. La plus longue continuité (à égalité avec le président fondateur Adolphe Pierre).

1998-2000 : Thierry Bidon

Kinésithérapeute, arrivée au club par le biais de la voile légère (Laser). Il passe sur habitable avec des régatiers du club (« Dame Oui ») à la fin des années 2000, puis fait l'acquisition d'un J24, puis d'un J80. Propriétaire depuis 2012 du J92S « Docteur Jekyll » avec lequel il écume les régates de Bretagne Sud.

2001-2002 : Yves Léluse (décédé en 2016)

Ancien de l'aéronavale, il devient assureur et anime la section « pêche promenade » avant de prendre la présidence. Toujours présent pour l'organisation de l'AT jusqu'à sa disparition.

2003-2004 et 2009-2015 : Bernard Bocquet

Directeur de société dans la région rennaise, il arrive à la fin des années 80 dans la région lorientaise comme assureur. Débute la voile sur un Vaurien que son père lui cède, puis devient moniteur pendant les vacances d'été. A possédé de nombreux petits bateaux habitables (Love-Love, Shériff, Sangria) avant de tenter une brève expérience sur vedette à moteur au début des années 2010.

2005-2008 : Patrice Biechy

Alsacien ayant écumé en dériveur (420, 470) les lacs de la région lorraine avec son frère, « Pépé » arrive dans la région lorientaise en 2003 comme cadre commercial. Il se lance dans le laser (avec des classements de premier « master » France à la fin des années 2000) et anime la section du club en assurant en particulier l'intendance (dont la cuisine, son autre passion) sur les déplacements en France et en Europe. Président du club dès 2005, sa fierté est d'avoir conduit la section laser au premier rang français en 2008.

2016 : Augustin d'Arco

Ingénieur de formation (ESPCI) et Officier de marine de 1985 à 2012. Il a commandé un patrouilleur en Polynésie et un aviso à Brest, avant de passer 7 ans à l'état-major de la marine. Ayant abordé la voile sur dériveur au FLL, puis propriétaire d'un Vaurien, il a régaté depuis 1979 sur de nombreux bateaux du club (« Quartz » d'Alain Leray, « Dur-Dur » de Pierre Le Gallic, « Cyclamen » et « Festival » de Paul-Henri Traineau, « Jezabel » de Pierre Crépeau, « Miss Laureen » de Neil et « Matamouf » de Dominique Lucas). Sélections Admiral's Cup 1983 sur « Diva » et Admiral's Cup 1987 sur « Port du Crouesty » (équipe belge). Propriétaire en 2007 d'un Figaro Challenge, puis en 2015 d'un X35 avec lesquels il part en croisière vers la Galice ou l'Angleterre.

2017 : Patrick Frasquet

Arrivant à Lorient en 1982 après des années de dériveur dans la région grenobloise, il prend la direction financière de l'entreprise Plastimo-Navimo de 1992 à 2004. Navigue en habitable depuis 1983 et propriétaire du Grand Surprise « Si-Sik » depuis 2001, avec lequel il court régulièrement les régates de Bretagne Sud, dont le spi Ouest France. Membre du conseil d'administration sans discontinuer depuis 1895 et trésorier à partir de 2004.