



HAL
open science

**La Rochelle, capitale de la plaisance en
Charente-Maritime (1945-2005) : étude sur l'évolution
d'un loisir nautique et de ses aménagements
urbano-portuaires**

Marie Dussier

► **To cite this version:**

Marie Dussier. La Rochelle, capitale de la plaisance en Charente-Maritime (1945-2005) : étude sur l'évolution d'un loisir nautique et de ses aménagements urbano-portuaires. Histoire. Université de La Rochelle, 2015. Français. NNT : 2015LAROF001 . tel-01349709

HAL Id: tel-01349709

<https://theses.hal.science/tel-01349709v1>

Submitted on 28 Jul 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



UNIVERSITÉ DE LA ROCHELLE

École Doctorale Lettres Pensées Arts et Histoire (LPAH)
Centre de Recherches en Histoire Internationale et Atlantique (CRHIA)

Thèse présentée par

Marie Dussier

soutenue le 8 juillet 2015

pour obtenir le grade de Docteur de l'Université de La Rochelle
Discipline : Histoire et civilisations des mondes modernes et
contemporains

La Rochelle, capitale de la plaisance en Charente-Maritime (1945–2005)

**Etude sur l'évolution d'un loisir nautique et de ses aménagements
urbano-portuaires**

Tome 1

devant le jury composé par :

Christophe Bouneau	Professeur	Université Bordeaux Montaigne	Rapporteur
Loïc Vadelorge	Professeur	Université de Paris-Est Marne-la-Vallée	Rapporteur
Louis Marrou	Professeur	Université de La Rochelle	Examineur
Bruno Marnot	Professeur	Université de La Rochelle	Directeur de thèse

A ceux qui font de moi un tout, Clément et Antoine

Remerciements

Je tiens à remercier ici les personnes qui m'ont aidée, directement ou indirectement, à terminer ce parcours parfois semé d'embûches que constitue une thèse. Tout d'abord, j'adresse des remerciements au conseil général de Charente-Maritime qui a accepté de financer ces recherches. Merci à Guy Martinière qui a décelé mon potentiel de chercheur alors que je n'étais encore qu'une jeune étudiante de première année de master. Merci à Laurent Vidal qui a accepté, malgré des thématiques de recherches assez éloignées, de prendre le relais afin que je puisse débiter cette thèse. Et enfin, un grand merci à Bruno Marnot, qui, me concernant, est arrivé à temps à l'Université de La Rochelle et qui a su, par ses conseils constructifs et ses encouragements, me donner l'élan pour aller jusqu'au bout de cette thèse.

Merci à tous ceux qui ont permis l'aboutissement de ces recherches : le personnel des Archives Départementales de Charente-Maritime, particulièrement Pierre-Emmanuel Augé, le personnel des Archives Municipales de La Rochelle, particulièrement Sylvie Denis et Sophie Monnet mais aussi du Centre de Documentation du journal *Sud-Ouest* de Bordeaux, particulièrement Anne-Sophie Marchetto, du Service Maritime de la Direction Départementale de l'Équipement, de la Société des Régates Rochelaises, particulièrement Gilles Chabaud et Annick, mais aussi le personnel de la régie du port de plaisance, particulièrement Patrice Bernier et Florence. Je tiens aussi à remercier toutes les personnes qui ont accepté d'apporter leurs témoignages à cette enquête et de la rendre ainsi plus vivante, particulièrement Claude Meugniot, Simone Milovidoff, André Prévost, Jack Dillenbourg, Alain Barrès, Raymond Duguy, Guy Hautefeuille, Guy Phelipon et Jean-Claude Menu.

Merci à l'éditeur de mon livre *La Rochelle - Les Minimés*, François Julien-Labruyère et aux éditions du Croît Vif d'avoir fait le pari de publier mon ouvrage. Merci à Isabelle Autissier d'avoir accepté de le préfacer, et de l'avoir si bien fait. Merci aux chercheurs qui m'ont beaucoup apporté sur les plans à la fois scientifique, intellectuel mais aussi humain : Eric Chaumillon, Frédérique Deloffre, Didier Vye, Thierry Sauzeau et Guy Wöppelmann. Merci au membres de la faculté STAPS et du CETAPS de l'Université de Rouen, et notamment Olivier Sirost et Charly Machemehl de m'avoir recrutée en tant qu'ATER. Une pensée amicale pour les doctorants compagnons d'armes grâce auxquels la route fut moins longue, particulièrement Aline Naudin et Thomas Gouriou. De manière générale, un grand merci aux personnes qui ont cru en moi et qui m'ont aidée à devenir celle que je suis aujourd'hui. Elles se reconnaîtront.

Enfin, merci à ceux que j'aime et qui ont vécu eux aussi ce sacerdoce qu'est la thèse : mes parents qui ont eu l'intelligence de me laisser construire mon chemin avec un regard toujours bienveillant et sans jugement aucun. Merci à vous d'être ceux que vous êtes et de m'avoir aidée à devenir celle que je suis devenue. Merci aux membres de ma famille pour tous les moments joyeux de notre vie qui m'ont redonné de l'énergie, et particulièrement Laure, Swann, Papi Jean, Mamie Monique, Cathy, Christian et Fabien. Une pensée émue pour ma grand-mère, Monique, qui s'est éteinte il y a peu. Merci d'avoir été une grand-mère telle que tu l'as été, tendre et attentionnée. Merci pour toutes les joies que nous avons partagées depuis mon enfance et pour m'avoir laissé t'accompagner ces dernières semaines.

Enfin, merci à mon fils Antoine, né durant mon parcours doctoral, en 2012. J'ai lu dans tes yeux le sens de la vie et de ses richesses... Merci n'est sans doute pas un mot suffisant pour exprimer la gratitude que j'ai pour cette dernière personne, Clément. Depuis plus de dix ans, nous nous sommes construits ensemble. Nous avons tous les deux entamé un doctorat, toi en géologie, moi en histoire. Aujourd'hui, tu es docteur et chercheur. Ton soutien sans faille, ta confiance et ton souci permanent de me rendre heureuse m'ont permis d'arriver jusqu'ici. Merci à tous.

Introduction générale

Bien que terme ancien, le mot « plaisance » est encore de nos jours l'objet d'un débat. Il est légitime de s'interroger sur sa signification, son lien avec d'autres termes tels que « yachting » ou « nautisme ». Il paraît donc important, avant de mener une réflexion avancée sur le sujet, d'apporter dans un premier temps une définition claire et précise de ce terme. En rapport avec l'élément aquatique sous diverses formes tels que la mer, le fleuve ou le lac, la plaisance ne peut toutefois pas être cataloguée comme étant un simple loisir aquatique. Au sein d'une arborescence de nombreux loisirs aquatiques, la plaisance est un loisir nautique. En effet, si la natation et la plongée sous-marine sont considérées comme étant des loisirs aquatiques, les loisirs nautiques se définissent quant à eux par l'utilisation d'une embarcation destinée à la pratique de la navigation. Mais la famille des loisirs nautiques est une famille hétéroclite composée de membres aux différences significatives que constituent notamment les types d'embarcation utilisés. Depuis plus d'un demi-siècle le paysage des activités nautiques s'est enrichi de nombreuses pratiques telles que le surf ou la planche à voile. Il convient donc de faire une différence nette entre les différents loisirs nautiques. Si leur objectif de naviguer pour le plaisir s'inscrit totalement dans la définition du terme « plaisance », il existe toutefois une différence qu'il convient de souligner en préambule de cette étude. La pratique de la plaisance se définit par l'utilisation d'une embarcation permettant la navigation autres que des engins dits de plage tels que la planche à voile, le canoë, le surf ou le ski nautique. La plaisance, se caractérisant par l'utilisation d'un bateau, comprend la pratique de la voile mais aussi celle du motonautisme.

Fin 2014, les instances officielles estiment que la navigation de plaisance en France représente une flotte d'environ un million de bateaux, dont 74,6 % sont des navires à moteur et 25,2 % peuvent être considérées comme de petites à moyennes unités car mesurant moins de six mètres. Cela porterait le nombre de plaisanciers français à plus de quatre millions de personnes¹. En 2007, la filière nautique française représente 4 900 entreprises qui emploient environ 45 000 personnes et génèrent un chiffre d'affaires annuel de plus de quatre milliards d'euros. La France est le premier pays constructeur naval de plaisance en Europe mais aussi le

1. Statistiques officielles concernant l'industrie de la plaisance, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, consulté le 7/01/15, URL : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-secteur-economique-de-la.html>.

leader mondial de la production de voiliers et de bateaux pneumatiques².

En 2015, à l'échelle du département de la Charente-Maritime, le conseil général estime à environ 400 entreprises travaillant dans le secteur du nautisme dans le département. Ces dernières auraient permis la création de 4 000 emplois directs et générerait un chiffre d'affaires annuel de plus de 400 millions d'euros³. Pour satisfaire ce marché national de la plaisance, plus de 500 infrastructures portuaires ont été aménagées en France et ont parfois modifié en profondeur, par d'importants travaux, la morphologie des villes et du littoral. Certaines municipalités ont fait le choix d'implanter leurs ports de plaisance en centre-ville, en réalisant des reconversions de friches portuaires. D'autres municipalités ont, quant à elles, souvent à cause d'une saturation de leurs infrastructures portuaires existantes, été dans l'obligation d'excentrer leur nouveau port. Cela a souvent permis la création d'un quartier moderne à l'orientation urbanistique parfois ambitieuse. La Charente-Maritime aurait ainsi été le théâtre de la création de 56 ports de plaisance disposant ainsi de plus de 10 000 anneaux⁴.

L'histoire de la plaisance est une thématique vaste, peut-être aussi vaste qu'un océan et tout aussi complexe. L'océan est bordé de territoires divers peuplés de sociétés aux cultures hétérogènes ayant, selon leurs histoires respectives, un regard différent sur cette vaste étendue d'eau. Dans cet esprit, la thématique de la plaisance est elle aussi « bordée » de nombreux champs disciplinaires que sont l'histoire du tourisme balnéaire, l'histoire des loisirs, l'histoire du sport, l'histoire de l'aménagement du territoire mais aussi l'histoire politique, économique et sociale. Concrètement, ce sujet d'étude pourrait s'apparenter à l'étude de la société française depuis le début de la pratique de la plaisance, si tant est que cette pratique hédoniste est un commencement. Toutefois, l'intérêt du sujet réside justement dans la complexité du croisement de ces différentes thématiques. Retracer l'histoire de la plaisance permet d'avoir un regard neuf sur la société française à une époque donnée. La plaisance en France est l'objet d'un corpus

2. BONIOU A. et TRÉMARE R., « Les bateaux de plaisance, cap sur la croissance », *Le 4 pages des statistiques industrielles*, n° 214, 2006, p. 1-5.

3. Le nautisme en Charente-Maritime, Conseil Général de Charente-Maritime, consulté le 7/01/15, URL : http://charente-maritime.fr/CG17/jcms/tb091023_6037/nautique.

4. *Ibid.* Anneau : terme utilisé pour désigner une place de port. Avant la création de pontons, les anneaux métalliques disposés sur les quais constituaient entre autres des systèmes d'amarrage.

littéraire notamment en géographie⁵ mais aussi en histoire⁶.

Toutefois, l'étude épistémologique de la multiplicité des approches a permis de découvrir qu'une fenêtre historique n'était pas encore ouverte sur le sujet. Après une longue recherche bibliographique, il est en effet apparu que la corporation des historiens ne s'était pas vraiment intéressée à l'activité « plaisance » en tant que marqueur anthropique d'un territoire attractif mais fragile : le littoral. Les villes portuaires ont toujours occupé des positions importantes dans l'histoire. Comme le souligne le géographe J.- P. Paulet, « *sur les 25 plus importantes aires urbaines de la planète, 70 % sont situées sur les côtes ou sur des fleuves et des estuaires proches de la mer*⁷ ». Alors qu'en 1800, seulement 2 % de la population mondiale vivait dans des villes, aujourd'hui, plus de la moitié est citadine⁸. Soumis à une forte attraction, le littoral est désormais très touché par cette croissance urbaine.

Employé dès le XI^e siècle, le terme « port » est un dérivé du latin *portus* désignant « *l'ouverture, le passage, l'asile, le refuge*⁹ ». Il devient l'objet d'une définition dans le Dictionnaire de l'Académie française en 1694 : « *Lieu où la mer s'enfoncé dans les terres, propre à recevoir les vaisseaux & à les tenir à couvert des tempestes [...] Petit port, grand port, il y a des ports que la nature a faits*¹⁰ ». Dans sa définition la plus basique, le port est un abri naturel ou aménagé où les navires peuvent embarquer ou débarquer leur chargement. Cette définition du port est assez floue.

En effet, un simple abri naturel tel qu'une ria ou une anse ne peut être considéré comme un port car le port se définit réellement par ses aménagements inhérents. Le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales du CNRS en apporte une définition plus précise. Il s'agit d'un « *lieu aménagé sur le littoral maritime, sur le bord d'un lac ou en certains endroits d'un cours d'eau important, pour recevoir et abriter les bateaux et leur permettre de charger et de décharger ce qu'ils transportent*¹¹ ». Il existe différents types de ports : militaire, de pêche, de

5. Les nombreux travaux de Nicolas Bernard et d'Ewan Sonnic sur le sujet peuvent en témoigner.

6. Une thèse a d'ailleurs déjà été consacrée au sujet à l'Université de La Rochelle : CHARLES D., « De l'histoire du yachting comme modèle fonctionnel du progrès », Thèse de Doctorat, Université de La Rochelle, 2003.

7. PAULET J.-P., *Les villes et la mer*, Carrefours, Editions Ellipses, Paris, 2007, 128 p.

8. *Ibid.*

9. COULIOU J.-R., LE BOUËDEC G. et (coll.), *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*, Editions Palantines, 2004, 478 p.

10. COLLECTIF, *Dictionnaire de l'Académie Française, 1^e édition*, Académie Française, Paris, 1694, p. 278.

11. Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, Définition du terme "port", consulté le 17/05/12, URL : <http://www.cnrtl.fr/definition/port>.

commerce, de voyageurs et enfin de plaisance. Au sein de l'histoire portuaire, cette dernière catégorie de port est la plus récente puisque les premières infrastructures portuaires construites pour la plaisance ont été aménagées durant la seconde moitié du XX^e siècle. Le port de plaisance est un site portuaire équipé d'au moins un ponton mais aussi d'installations de comforts destinées aux personnes naviguant pour le plaisir.

Mais le port ne se limite pas à cette simple définition de « parking à bateaux ». Le port est un lieu de vie mais surtout un lieu de passage, une porte vers un ailleurs souvent fantasmé, une interface entre terre et mer. L'histoire portuaire est donc plus complexe qu'un simple regard sur des aménagements entrepris par l'homme. Il s'agit d'une histoire des sociétés et de l'évolution de leur rapport à la mer.

Le terme plaisance, quoique mot ancien, acquiert seulement sa signification nautique à l'époque contemporaine, plus précisément à partir du milieu du XIX^e siècle. En 1982, des chercheurs en sciences humaines et en informatique de l'Université de Chicago et du laboratoire Analyse et Traitement Informatique de la Langue Française (ATIFL) ont mis en place un programme de recherches : *The Project for American and French Research on the Treasury of the French Language (ARTFL)* ¹². Cette collaboration a abouti à la création d'une base de données consacrée à l'exploitation de dictionnaires du XVII^e au XX^e siècle.

Au XIII^e siècle déjà, le terme « plaisance » est cité dans divers écrits notamment par le poète français Jean de Meung qui l'emploie ainsi : « *Pensons quantes plaisance pueent estre trovées* ¹³ ». Au XIV^e siècle, Nicolas Oresme, docteur en théologie reconnu pour ses connaissances en philosophie et en mathématiques, écrit que « *la delectacion ou plaisance à resgarder une femme est communement de la amer* ¹⁴ ». Donc, même s'il n'a pas encore de définition officielle, le terme plaisance se rattache à la sensation de délectation, de plaisir.

Ce mot va finalement devenir l'objet d'une définition au début du XVII^e siècle notamment dans le *Thresor de la langue Françoise tant Ancienne que Moderne* de Jean Nicot ¹⁵. L'auteur y évoque brièvement la notion de « *jardin de plaisance* » mais surtout la francisation d'un nom de

12. Projet ARTFL - American and French Research on the Treasury of the French Language, consulté le 29/09/13, URL : <http://artfl-project.uchicago.edu/>.

13. LITTRÉ E., *Dictionnaire de la langue française - tome 3*, Hachette, Paris, 1874, 1408 p.

14. *Ibid.*

15. NICOT J., *Thresor de la langue francoise tant ancienne que moderne*, David Douceur, libraire, 1606, 969 p.

ville italienne : *Piacenza*. T.R. Wooldridge, chercheur à l'université de Toronto, considère l'ouvrage de Jean Nicot comme étant « *la clef du développement de la lexicographie française* ¹⁶ ». En compilant quatre éditions du *Dictionnaire françois-latin* de Robert Estienne, il aurait, selon le chercheur américain, ouvert la voie aux dictionnaires français monolingues, notamment celui de l'Académie française. Dans la première édition de cet ouvrage lexical de référence datant de 1694, le mot « plaisance » est plus clairement traité. Il n'a pour l'instant d'usage que pour la définition d'un *lieu de plaisance, maison de plaisance*. On emploie ce terme pour désigner « *une maison qu'on a à la campagne pour s'y aller divertir quelquefois & qui n'est d'ailleurs d'aucun revenu* ¹⁷ ». En voici un exemple d'usage : « *Il a une maison de plaisance à deux lieues d'ici. Ce n'estoit qu'un lieu de plaisance, & il en a fait une terre* ¹⁸ ». La notion de plaisir est seulement précisée à la fin du XVIII^e siècle par Jean-François Féraud. Selon ce dernier, un lieu de plaisance est communément « *une maison de campagne où l'on va prendre l'air quelquefois, et qui est pour le plaisir et non pour le revenu* ¹⁹ ».

C'est finalement à la fin du XIX^e siècle, en 1874, qu'Emile Littré de l'Académie française apporte une définition nautique à ce terme : « *Usité seulement dans la locution : de plaisance, qui sert au plaisir, à l'agrément. Embarcation, yacht de plaisance* ²⁰ ». Enfin, en 1932, une définition plus générale est donnée dans la huitième édition du Dictionnaire de l'Académie française : « *Agrément. Il n'est usité que dans la locution : De plaisance, Qui ne sert qu'au plaisir, qu'à l'agrément. Une embarcation de plaisance. Une maison de plaisance* ²¹ ». Cet engouement pour la navigation pour le plaisir s'est donc finalement traduit par l'entrée dans le langage courant du terme « plaisance ». Jusque dans les années 1950, le mot « plaisance » n'était pas employé pour désigner la navigation pour le plaisir car le terme « yachting », employé en Angleterre au XIX^e siècle, s'est naturellement imposé en France. Les yachtmen étaient en règle générale de riches bourgeois vêtus de blazers et de casquettes de skippers. Avec la démocratisation de la pratique, le terme yachting va progressivement disparaître pour laisser place au terme

16. *Ibid.*

17. *Ibid.*

18. « Une terre » signifie « une ferme ». COLLECTIF, *Op. cit.*, p 252.

19. FÉRAUD J.-F., *Dictionnaire critique de la langue française*, Jean Mossy, Marseille, 1787, 767 p., p 175.

20. LITTRÉ E., *Op. cit.*

21. COLLECTIF, *Dictionnaire de l'Académie Française*, 8^e édition, Académie Française, Paris, 1932.

moins élitiste de « plaisance ».

De plus, nous pouvons nous demander si l'histoire de la plaisance se confond avec l'histoire de la navigation. Cette question suscite de nombreuses interprétations et même s'il convient d'évoquer l'histoire de la navigation dans toute entreprise de rédaction d'une histoire de la plaisance, il paraît davantage cohérent de ne pas faire l'impasse sur ce qui est à l'origine de ce phénomène : l'attraction de la mer. Pour cela, il est important de répondre dans un premier temps à deux questions : Comment l'homme contemporain a-t-il développé une relation hédoniste avec la nature et particulièrement avec la mer ? Cette notion de plaisir qui est l'origine du terme « plaisance » a-t-elle toujours existé ?

L'eau, qu'il s'agisse des océans, des mers, même des fleuves et des lacs a toujours été, comme l'est aussi la montagne, un symbole de cette force redoutable qu'est la nature. Le paysage provoque un passage du conscient à l'inconscient qui fait de lui un émetteur d'images²². Les espaces naturels ont toujours suscité chez l'homme des sentiments forts, de peur mais aussi de désir. Mer et montagne sont des territoires qui évoquent chez lui aussi bien le danger du chaos que la puissance du surnaturel. Vivre face à la mer a longtemps été difficile à cause notamment de « l'importance de l'accessibilité de la portée du regard²³ ». Perçue comme un espace aux limites incertaines, la mer est un symbole d'inachèvement de la nature²⁴. Pouvant être à la fois terrifiante (*tremendum*) et fascinante (*fascinans*), elle possède, selon Rudolf Otto²⁵, un caractère numineux²⁶ par les sentiments profondément ambivalents qu'elle suscite chez l'homme. La sacralisation de ce territoire va d'ailleurs se traduire par de nombreux mythes et légendes qui ont participé à entretenir son caractère mystérieux. Poséidon règne en maître sur son royaume marin où les monstres et les sirènes entraînent les malheureux terriens qui osent défier sa toute puissance.

La mer a toujours suscité l'imaginaire et la passion. Cet interface entre terre et mer qu'est

22. CORBIN A., *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage, 1750-1840*, Champs Histoire, Flammarion, Paris, 1990, 411 p.

23. PAULET J.-P., *Op. cit.*

24. CABANTOUS A. *et al.*, *Mer et montagne dans la culture européenne (XVI^e - XIX^e siècle)*, Collection Histoire, Presses Universitaires de Rennes, 2001, 282 p.

25. OTTO R., *Le sacré*, Petite Bibliothèque, Payot, Paris, 2001, 302 p. Rudolf Otto, théologien luthérien allemand et universitaire en religion comparée du début du XX^e siècle, définit dans cet ouvrage le concept de sacré comme étant numineux.

26. Numineux : sentiment spécifique qui permet la manifestation de forces psychiques où se mêlent le rationnel et le non-rationnel et qui permet de maintenir un lien avec le mystère.

le littoral est-il la fin d'un monde s'ouvrant sur un univers inconnu ? Cet espace est-il un territoire à part entière ou plutôt un lieu transitoire, de passage, une porte sur autre chose, une vie meilleure ? Comment et pourquoi la perception de cet espace a-t-elle évolué ? Le rapport de l'homme à la mer et au rivage est la conséquence directe du passage de l'espace banal à l'espace transcendé par le changement de perception de ce dernier. Afin de comprendre l'évolution de la perception de la mer par l'homme au fil du temps, il est primordial de saisir dans un premier temps l'apparition de la notion de paysage. La représentation de cette différence entre les notions de *pays* et de *paysage* s'est faite grâce à différentes expressions : linguistiques avec l'apparition de termes relatifs à l'esthétique du paysage mais aussi littéraires que picturales avec la mise en valeur de l'esthétique de la nature²⁷. Le paysage est une façon de ressentir l'espace. Son histoire est donc l'histoire du sensible, de l'émotion. Peut-on réellement déterminer une époque durant laquelle l'homme aurait commencé à porter un regard sensible sur la nature ?

Si cette entreprise de datation de l'apparition de la notion de paysage paraît périlleuse, il est avéré que cette perception a évolué au fil du temps. Cette appréciation de la nature a aussi, selon les cultures, pris des chemins différents. Le rapport de l'homme occidental à la nature n'a pas toujours été le même au fil du temps. Le philosophe et historien Pierre Hadot²⁸ a d'ailleurs mis en évidence cette évolution de l'attitude prométhéenne de l'homme vers une attitude orphique à l'égard de la nature²⁹. Selon lui, le fait que l'homme ait ressenti la nature comme une ennemie qui lui résiste, par le mystère qu'elle représente à ses yeux, a entraîné une opposition entre cette dernière et l'art humain. L'homme a donc eu une attitude prométhéenne en essayant de maîtriser la nature, d'asseoir son pouvoir de domination sur elle. Puis, la perception de l'homme aurait évolué vers une attitude orphique, c'est-à-dire vers une vision contemplative de la nature. Cette vision anthropocentrique du monde, qui consiste à lier l'homme à la nature, est en grande partie fondée sur les écrits d'Aristote. L'homme ne la domine plus car il considère qu'il fait partie de la nature et que de manière immanente, l'art est déjà présent. L'art humain ne serait finalement que le prolongement de l'art naturel.

Jusqu'à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle, la société européenne s'exalte devant

27. BERQUE (DIR.) A., *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, Pays-Paysages, Champ Vallon, 1994, 123 p.

28. Pierre Hadot (1922 – 2010), philosophe, historien et philologue français spécialiste de l'Antiquité.

29. HADOT P., *Le Voile d'Isis. Essai sur l'histoire de l'idée de Nature*, Folio Essais, Folio, Paris, 2008, 528 p.

un microcosme clos et parfait, le *locus amoenus*³⁰ que sont par exemple les arbres, les sources et les grottes. Ces lieux intimes et secrets empreints de mystère sont alors considérés comme des lieux d'évasion. La mer et la montagne sont alors rejetées notamment parce que leur immensité effraie. Mais durant la deuxième moitié du siècle des Lumières, la mer et la montagne deviennent finalement dignes d'intérêt³¹. Cette période de profonde admiration de la nature se traduit notamment par la création de jardins où la mécanique et le plaisir des sens peuvent s'accomplir. Le paysage n'est donc pas qu'une question de regard. Déjà, la notion de plaisir est évoquée. Tous les sens sont touchés et participent à la construction des émotions que le paysage peut procurer : « *le paysage ne se réduit pas à un spectacle. Le toucher, l'odorat, l'ouïe surtout, sont aussi concernés par la saisie de l'espace*³² ».

Pour Alain Corbin, c'est au début du XVIII^e siècle qu'a lieu « *l'invention de la plage*³³ ». L'historien considère que la mer n'est pas, de manière générale, un territoire de l'aventure, une promesse de découverte, un chemin vers l'exotisme. Néanmoins, la mer longtemps redoutée, a été en partie apprivoisée par un désir de rivages qui s'est traduit dès le XVIII^e siècle par la mise en place de nouvelles pratiques telles que le yachting³⁴. Selon la géographe Françoise Péron, « *Il faut bien reconnaître que pendant des siècles, l'océan a fait peur et les bords de mer, atlantiques et nordiques, n'étaient considérés qu'en tant que supports d'activités d'échanges et de pêche, d'espace de ramassage de goémon ou de cueillette de coquillages, mais quasiment ignorés dans leur dimension esthétique ou leur possibilité ludique et récréative*³⁵ ».

Alors, comment est-on passé d'une crainte de la mer, longtemps ancrée au sein des sociétés littorales, à une mer rêvée ? Peut-on considérer qu'à une époque donnée un basculement s'est opéré vers une émergence du désir de rivage ? Qu'il s'agisse des fleuves, des mers ou des océans, longtemps en apparence infranchissables, l'eau a toujours été un symbole puissant de la force de la nature. De plus, selon Alain Corbin, l'eau salée euphoriserait la respiration et agirait par sa résonance sur les rythmes métaboliques de l'homme. Elle serait « *en son rappel d'éternité, [une]*

30. *locus amoenus* : lieu agréable.

31. CORBIN A., *Op. cit.*

32. CORBIN A., *L'homme dans le paysage – entretien avec Jean Lebrun*, Textuel Histoire, Textuel, Paris, 2001, 190 p.

33. *Idem*, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage, 1750-1840*.

34. CORBIN A., *Le ciel et la mer*, Le rayon des curiosités, Bayard, Paris, 2005, 118 p.

35. COLLECTIF, *Le Patrimoine maritime et fluvial. Actes du colloque Estuaire 92*, Direction du Patrimoine, Nantes, 1992, 360 p.

*perpétuelle oscillation, ondulation, palpitation*³⁶ ». L'approche d'Alain Corbin sur le thème de la mer se veut terrestre. L'historien a étudié la mer vue de la terre, d'un point fixe car selon lui, elle ne peut être aussi bien ressentie dans son infinité qu'à l'endroit où elle se brise : le rivage. Sans rivage, il n'y aurait pas de mer : « *La station sur le rivage – plage, récif ou falaise –, au contact des vacuités de l'air et de l'eau [...] engendre un faisceau d'émotions, de lectures du paysage, de schèmes rhétoriques et de pratiques sociales dont l'ensemble constitue ce qu'on appelle communément : la mer*³⁷ ». Pour l'historien, il n'y a pas eu de renversement soudain de la perception de la mer. Il s'agit au contraire d'un glissement au fil des siècles. Il estime donc que cette image d'une émergence du désir de rivage doit être abolie. Il faudrait même faire implorer cette conception fallacieuse. Mais l'historien ne nie pas pour autant une profonde croyance collective à l'origine de cette fascination de la mer. Selon lui, la découverte du rivage et de l'océan par l'Occident daterait de la fin du XVII^e siècle. Mais l'élément attractif n'est pas devenu au fil du temps le rivage. Le premier objet de désir est toujours la mer. Le rivage n'est quant à lui que l'endroit où cette rencontre peut avoir lieu, où peut s'assouvir cette fascination de l'homme pour la mer.

Si les noces entre la mer et l'homme ont lieu sur le rivage à la fin du XVII^e siècle, la mer n'a pas pour autant été un désert maritime inexploité auparavant. L'homme navigue depuis qu'il a su et pu fabriquer une embarcation. Ce dernier a fantasmé la mer qui est devenue, depuis l'Antiquité, une source d'inspiration pour sa création littéraire. Au XIX^e siècle, Jules Michelet considère que voir la mer est une expérience médusante. L'eau entraînerait, pour tout être terrestre, l'asphyxie. Contrairement à Jules Verne qui fait de la mer un autre pays, Michelet la considère comme étant « *une force de vie et presque une personne*³⁸ ». C'est une « *barrière fatale, éternelle, qui sépare irrémédiablement les deux mondes*³⁹ », celui de la vie de celui de la mort. L'auteur, qui considère que la nature n'a pris un sens que grâce à l'Histoire, explique qu'il n'est pas étonnant que la mer, cette énorme masse d'eau, cet espace obscur, ténébreux, ait toujours été redouté par l'imagination humaine. Toute société possède ses contes de mer, ses lé-

36. CORBIN A., *Op. cit.*

37. *Ibid.*

38. MICHELET J., *La mer*, Folio Classique, Gallimard, Paris, 1983, 416 p.

39. *Ibid.*

gendes effrayantes sur des tempêtes meurtrières ou des monstres marins mangeurs d'hommes. L'historien accorde à la mer une telle importance qu'il considère que c'est par la mer qu'il faut commencer toute géographie. Selon lui, pour vaincre cette crainte instinctive de la mer, l'homme doit d'abord l'écouter avant de la découvrir visuellement : « *au contraire de la terre, muette, la mer parle, la mer a une voix*⁴⁰ ».

De grands romanciers vont aussi tisser autour de la mer la trame de leurs ouvrages. Jules Verne est l'un de ceux-là. Dans *Vingt Mille lieues sous les mers*, il fait vivre à ses lecteurs l'angoissante quête de l'équipage d'une frégate qui, suite aux multiples signalements d'un monstre marin, part à sa recherche et finit par le trouver. Certainement influencé par son enfance passée à Nantes, grande capitale maritime, Jules Verne gardera toute sa vie une réelle passion pour la mer qui sera souvent le théâtre de ses récits. En 1877, l'illustre romancier deviendra lui-même plaisancier en faisant l'acquisition d'une goélette de 31 mètres puis d'autres bateaux à bord desquels il naviguera sur diverses mers.

Au début du XX^e siècle, Marcel Proust regrette amèrement, quant à lui, la présence sur le littoral d'équipements et de touristes qui, pour lui, ne mettent pas en valeur la mer. La déception l'envahit car à cause de cette affluence, sa rencontre avec la mer n'a pas pu avoir lieu à la manière dont il avait rêvé cet instant : « *Avant de monter en voiture, j'avais composé le tableau de mer que j'allais chercher, que j'espérais voir avec le « soleil rayonnant », et qu'à Balbec je n'apercevais que trop morcelé entre tant d'enclaves vulgaires et que mon rêve n'admettait pas de baigneurs, de cabines, de yachts de plaisance*⁴¹ ». Dans la littérature, quelle que soit son époque, la mer est souvent représentée comme étant un être vivant, doué d'intelligence et d'émotions. Cette merveilleuse inconstante ne fait pas peur à Marcel Proust. Pour l'écrivain, qui avait longtemps fantasmé une rencontre qu'il voulait intime avec « sa » mer, ce sont les équipements touristiques de ce littoral devenu si attractif, qui ont provoqué chez lui un sentiment d'effroi.

De nos jours, le tourisme occupe une place économique d'importance sur les littoraux fran-

40. *Ibid.*

41. PROUST M., *A la recherche du temps perdu - Tome II*, Bibliothèque de la Pléiade, Gallimard, Paris, 1918, 2000 p.

çais⁴². Selon J.-J. et D. Bavoux, « *les littoraux français représentent de 4 à 30 % environ du territoire national selon la définition que l'on en donne, mais 10 à 30 % des habitants, le quart des plus grandes villes, environ 30 à 40 % des activités et de la production, en particulier pour l'industrie et les services, spécialement le tourisme. C'est dire leur importance dans l'espace français et ses dynamiques spécifiques, surtout dans une période de mutations et de remises en cause multiples à différentes échelles*⁴³ ». La définition du tourisme peut-elle se résumer à une notion de voyage par plaisir ? Sujette à de nombreuses interprétations, l'origine du tourisme a donné lieu à un beau débat historiographique international. Alors que certains chercheurs considèrent que le tourisme est un concept inventé par les Anglais au XVIII^e siècle, d'autres estiment que son apparition daterait de l'époque moderne et plus précisément du voyage de Christophe Colomb en 1492. Les excursions militaires à l'étranger et la découverte culturelle de territoires par des soldats auraient permis la diffusion de connaissances sur ces lieux inconnus jusqu'alors et susceptibles d'être visités⁴⁴. Mais est-il concevable que Christophe Colomb ou des soldats en campagne militaire aient pu être les premiers touristes ? Entre exploration, conquête et tourisme, les finalités ne sont pas les mêmes. Alors peut-on réellement les associer ?

La question que de nombreux chercheurs de diverses nationalités se posent est la suivante : Quand le tourisme est-il véritablement apparu ? Peut-on fixer une date de commencement à cette pratique ? S'agit-il d'une création volontaire à une époque donnée, d'une évolution socioculturelle ou encore ce phénomène a-t-il toujours existé ? Il est souvent avancé que le tourisme est né au XVIII^e siècle grâce au Grand Tour, pratique à l'origine du terme « touriste ». Or, cette affirmation serait erronée. Si le mot « *tourism* » n'est employé en Angleterre qu'à partir du XVIII^e siècle, cette pratique du voyage comme seul agrément existe depuis bien plus longtemps. Dès les années 1960, de nombreux chercheurs se sont intéressés à l'histoire du tourisme⁴⁵. Des historiens ont réalisé des travaux de recherches sur la place du tourisme dans les pèlerinages en Terre Sainte dès les IV^e et V^e siècles avant J.-C.⁴⁶. Une étude a été consacrée à l'analyse de

42. PY P., *Le tourisme, un phénomène économique*, Etudes, La Documentation française, Paris, 2007, 184 p.

43. BAVOUX J.-J. et BAVOUX D., *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Synthèse Géographie, Armand Colin, Paris, 1998, 95 p.

44. BOYER M., *Histoire de l'invention du tourisme. XVI^e au XIX^e siècles*, Monde en cours, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000, 336 p.

45. TOWNER J., « History and tourism », *Annals of Tourism Research*, n° 18, 1991, p. 71–84.

46. HUNT E. D., *Holy land pilgrimage in the later Roman Empire AD 312–460*, Clarendon Press, Oxford, 1982, 280 p.

pratiques pouvant être assimilées à du tourisme sous l'Empire romain. L'auteur y évoque notamment l'émergence des résidences secondaires suite à l'engouement de riches romains pour la baie de Naples⁴⁷. La période médiévale fut aussi l'objet de travaux universitaires portant sur les voyages d'Anglais à Rome⁴⁸.

Mais en dépit de ces travaux attestant d'une pratique touristique durant l'Antiquité et au Moyen Age, certains chercheurs considèrent qu'au contraire, « *le touriste n'est pas de tous les temps*⁴⁹ ». L'historien Marc Boyer considère quant à lui que le tourisme est une invention. Le tourisme serait à la fin du XVII^e siècle le résultat d'une évolution socioculturelle qui a pu se produire grâce au développement des arts et de la vie intellectuelle depuis le XVI^e siècle. Marc Boyer considère que la Renaissance est la « *Révolution mère* » de la « *Révolution touristique* » car elle marque le début d'une « *ère de la curiosité*⁵⁰ ». Michel Eyquem de Montaigne disait : « *Il faut voyager pour froter et limer sa cervelle contre celle d'autrui*⁵¹ ». Alors que durant des siècles, les voyages ne se faisaient que par désir de conquête ou par nécessité avec toutefois une certaine appréhension de l'autre, désormais on voyage pour rencontrer et échanger. L'altérité ne fait plus peur et devient même une attraction. La découverte du Nouveau Monde peut être considérée comme un tournant socioculturel qui a permis une meilleure connaissance de l'autre et donc a incité au voyage. C'est dans ce contexte d'ère de la curiosité qu'une pratique aurait, selon Marc Boyer, commencé à se développer en Angleterre à partir du XVI^e siècle : « *The Grand Tour*⁵² ».

Même si la théorie de l'historien semble cohérente, certains chercheurs considèrent que les origines du Grand Tour sont aussi liées à d'autres facteurs déterminants. D'ailleurs, pourquoi cette notion de tourisme est-elle apparue en Angleterre et pas ailleurs ? L'Anglais C. Howard⁵³ a essayé d'apporter une réponse à cette question en consacrant l'un de ses articles à l'étude des comportements des voyageurs anglais durant la Renaissance. Les résultats de ses recherches

47. FRIEDLANDER L., *Roman life and manners under the early empire*, Routledge, Londres, 1913, 718 p.

48. PARKS G. B., *The English traveler to Italy*, Raccolta di studi e testi, Edizioni di storia e letteratura, 1954, 668 p.

49. BOYER M., *Histoire générale du tourisme du XVI^e au XXI^e siècle*, L'Harmattan, Paris, 2005, 327 p.

50. *Ibid.*

51. BOUDOU (DIR.) B., *Le dictionnaire des Essais de Montaigne*, Editions Léo Scheer, Paris, 2011, 718 p.

52. TOWNER J., « The grand tour : A key phase in the history of tourism », *Annals of Tourism Research*, n° 12, 1985, p. 297–333.

53. MACLELEN HOWARD C., *English travellers of the Renaissance*, Cornell University Library, 1914, 286 p.

bousculent les théories sur l'origine du Grand Tour. Selon lui, la séparation religieuse de l'Angleterre et de l'Eglise romaine en 1534 aurait transformé les pèlerins en simples touristes. A ses débuts, cette pratique est uniquement le fait de jeunes hommes de la haute société anglaise qui effectuent, dans le cadre de leur instruction, le Grand Tour de l'Europe occidentale. Le voyage et la découverte d'autres pays leur permettraient de s'émanciper et d'acquérir une certaine sagesse. Ce voyage physique constituerait aussi pour eux un voyage spirituel durant lequel ils passeraient de l'âge adolescent à l'âge adulte. Entre 1547 et 1840, le profil type du touriste est passé du jeune homme aisé d'une vingtaine d'année à une personne ayant plus de trente ans, voire quarante ans. Selon John Towner, historien anglais, cette évolution serait liée à l'émergence d'une nouvelle classe sociale : la classe moyenne. Toutefois, le phénomène touristique est longtemps resté le fait d'une élite aisée. Alors que dans les années 1960, environ 10% de la population anglaise pratique le tourisme chaque année, on estime qu'au XVIII^e siècle, il n'y avait que quinze à vingt mille touristes par an sur une population anglaise d'environ 6,5 millions de personnes, soit environ de 0,2% à 0,3%⁵⁴.

Le Grand Tour s'effectuait principalement en Europe de l'ouest⁵⁵. John Towner a pu entreprendre, grâce à la richesse documentaire liée au sujet, une approche analytique de ce périple sur le continent européen. Les carnets de bord, journaux, guides de voyage, cartes mais aussi les lettres écrites par les touristes eux-mêmes durant leur voyage en Europe ont permis à l'historien de réaliser deux cartes permettant de retracer leurs parcours de la fin du XVII^e siècle au début du XIX^e siècle. Les destinations principales de ces voyageurs étaient alors la France et surtout l'Italie. La Rochelle a aussi fait partie des étapes françaises du Grand Tour. Moins d'un demi-siècle après le terrible conflit qui a opposé Louis XIII et le cardinal Richelieu à la commune de La Rochelle et ses alliés anglais, de jeunes aristocrates anglais ont fait étape dans la cité rochelaise. Sûrement arrivés par bateaux, ces voyageurs rejoignaient ensuite Bordeaux puis prenaient la direction de l'Italie.

D'ailleurs, le XVIII^e siècle marque le début du « *Romantic Grand Tour*⁵⁶ ». Le Romantisme est un courant artistique et littéraire apparu en Angleterre et en Allemagne durant le XVIII^e

54. TOWNER J., *Art. cit.*

55. *Ibid.*

56. *Ibid.*

siècle puis en France dans la première moitié du XIX^e siècle. Les auteurs romantiques font le récit de leurs voyages à la première personne et exposent leurs sentiments qui désormais prennent le pas sur la raison. Il existe dans ces voyages une quête du merveilleux et du pittoresque. En ce début de XIX^e siècle, les villes de La Rochelle et de Saintes ne font désormais plus partie des étapes des touristes qui, grâce au développement des voies de communication, se concentrent davantage sur un axe Nord-Sud, allant directement de l'Angleterre à l'Italie en passant par Paris. Par contre, la présence de passages autour de la ville de Chamonix peut se justifier par cette vague romantique qui engendra un engouement exceptionnel pour le thermalisme.

Le terme « touriste(s) », dérivé de l'anglais « tourist », est rapidement employé en France. Il entre dans le dictionnaire *Le Littré* en 1803 sous cette définition : « *voyageurs qui ne parcourent des pays étrangers que par curiosité et désœuvrement, qui font une espèce de tournée dans des pays habituellement visités par leurs compatriotes...[et] se dit surtout des voyageurs anglais en France, en Suisse et en Italie*⁵⁷ ». Cette définition est celle d'un tourisme international réservé aux personnes ayant les capacités financières de s'offrir un tel voyage à travers l'Europe de l'ouest. Au début du XIX^e siècle, le tourisme commence à avoir une dimension davantage nationale. Selon John Towner, les années 1820–1830 ont constitué un réel tournant dans l'histoire du tourisme puisque le Grand Tour va progressivement disparaître pour laisser la place à une véritable industrie du tourisme⁵⁸. La création littéraire va d'ailleurs contribuer à ce phénomène. L'un des exemples éloquents de cette influence est l'œuvre de l'écrivain français Stendhal qui, en 1838, publie ses *Mémoires d'un touriste*⁵⁹. Après avoir fait son Grand Tour d'Europe, Stendhal décide de partir à la découverte de son propre pays, la France : « *Mais quoi, me suis-je dit, quitterai-je l'Europe, peut-être pour toujours, sans connaître la France ?*⁶⁰ ».

Le développement du tourisme est aussi le reflet d'un changement de rapport de l'homme à la ville. Au XIX^e siècle, le progrès technique fait progressivement basculer les sociétés occi-

57. Bibliothèque Nationale de France, La naissance du tourisme, consulté le 10/11/10, URL : <http://gallica.bnf.fr/dossiers/html/dossiers/VoyagesEnFrance/themes/Tourisme.htm>.

58. TOWNER J., *Art. cit.*

59. STENDHAL, *Mémoires d'un touriste*, Folio Classique, Gallimard, Paris, 2014, 848 p.

60. *Ibid.*

dentales à dominante agraire dans l'ère industrielle. Paris, capitale de la France, pays directement touché par ce phénomène, devient alors le théâtre de nombreuses implantations d'usines. Malgré une importante centralisation des activités industrielles sur la région parisienne, les provinces françaises n'ont pas été totalement exclues du développement industriel. Certes, l'essor industriel a marqué le triomphe de la ville mais il a aussi eu pour conséquence l'apparition d'un sentiment de rejet. La ville est devenue le temple du travail et pour se détendre il faut désormais la fuir. Ainsi, à la fin du XIX^e siècle apparaît un sentiment d'« urbaphobie »⁶¹. « *En deux siècles, les dynamiques démographiques, économiques, sociales et culturelles font aboutir un processus de domination urbaine qui remodèle en profondeur le visage des sociétés occidentales. Mais à l'ombre des cités triomphantes se déploie une autre histoire moins connue : celle du rejet de la ville* »⁶². Pour Jean-Jacques Rousseau, dans les premières pages de *L'Emile*, la ville est même devenue « *le gouffre de l'espèce humaine* »⁶³. L'espace urbain serait une « *pieuvre ardente qui étend ses tentacules sur les campagnes* »⁶⁴ et qui happe de plus en plus de paysans déracinés. Le tourisme devient donc, pour ceux qui en ont les moyens, un bon moyen d'échapper à cette pression urbaine. Mais très rapidement, cette urbanité que les citadins fuient va les rattraper sur le littoral.

Les premiers établissements de bains de mer sont créés au milieu du XVIII^e siècle en Angleterre, notamment à Brighton. La mode des bains de mer arriva en France au début du XIX^e siècle. Dieppe est l'une des premières villes côtières où un établissement de bains de mer voit le jour. Si la côte normande et la côte de la Manche sont populaires pour leurs bains froids tout comme l'est à l'inverse la Côte d'Azur pour ses bains chauds, la côte atlantique n'est pas exclue de ce phénomène d'essor du tourisme balnéaire. Très rapidement, « *on se préoccupe d'installer, pour les étrangers, des cabines le long de la plage de La Rochelle* »⁶⁵. Toutefois, il s'agit pour l'instant en grande partie d'équipements provisoires. L'aménagement de stations balnéaires et donc la mise en place d'équipements permanents tels que des hôtels et des casinos, va devenir

61. BAUBÉROT A. et BOURILLON F., *Urbaphobie, la détestation de la ville aux XIX^e et XX^e siècles*, Editions Bière, Pompignac, 2009, 352 p.

62. *Ibid.*

63. ROUSSEAU J.-J., *Emile ou de l'éducation*, Collection GF, Flammarion, Paris, 2009, 841 p.

64. BAUBÉROT A. et BOURILLON F., *Op. cit.*

65. CHAUDEFAUD M., *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe à l'espace, un essai de géographie historique*, J&D Editions, Pau, 1988, 1010 p.

possible grâce au progrès technique dans les transports.

A partir des années 1840, la création de réseaux ferrés contribue à cette « fuite urbaine » temporaire vers des territoires jusqu’alors éloignés ou difficiles d’accès et permet une augmentation significative du nombre de voyageurs issus de la classe moyenne. Désormais accessibles, la montagne et la mer deviennent dans un premier temps, en cette fin de XIX^e siècle, les théâtres d’un tourisme thérapeutique. Alors que règne un discours hygiéniste au sein de la société française, les séjours de thermalisme ou de bains de mer sont de plus en plus courus. Sur la façade centre-atlantique, les plages commencent à accueillir les premiers estivants. La Vendée est rapidement desservie puisqu’une gare est ouverte aux Sables d’Olonne en 1866. Les premiers « trains de plaisir » viennent alors de Nantes et de La Roche-sur-Yon : « *La plage des Sables, qui reçut ses premiers estivants sous la Monarchie de Juillet (1830–1848), ne se développa vraiment qu’à partir du moment où le tronçon ferroviaire, partant de la ville, fut greffé sur la grande ligne Nantes–Bordeaux (1866–1871)*⁶⁶ ».

L’émergence des bains de mer est à l’origine de premiers aménagements touristiques s’apparentant pour certains chercheurs à une « intrusion balnéaire » du littoral⁶⁷. Entre 1800 et 1945, les aménagements inhérents au tourisme balnéaire ont entraîné une mutation irréversible de ce territoire. Dès le début du XX^e siècle, l’urbanisation du littoral est telle que certains commencent à s’alarmer et à invoquer la Loi du 21 avril 1906 organisant la protection des sites et monuments naturels de caractère artistique afin de protéger le littoral de ce qui est considéré comme une invasion immobilière d’un territoire qui n’est pas pour autant totalement sauvage. Les sociétés littorales pêchent et exploitent le goémon depuis longtemps et plus récemment au XIX^e siècle, divers équipements industriels ont été implantés sur le littoral, souvent dans des villes portuaires déjà existantes, comme ce sera le cas à La Rochelle. Le tourisme balnéaire a eu un impact important sur le littoral charentais avec la création de plusieurs stations balnéaires telles que Fouras-les-bains ou Châtelaiillon-Plage. La plaisance est-elle la suite logique de cette « intrusion balnéaire »⁶⁸ ? Il existe d’autres facteurs à l’origine de l’essor de la plaisance en

66. BOUHIER A., « La fonction balnéaire et le tourisme sur la côte vendéenne, les Sables-d’Olonne à l’anse d’Aiguillon », *Norois*, n° 10, 1956, p. 163–190.

67. VINCENT J., *L’intrusion balnéaire : les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme, 1800-1945*, Histoire, Presses Universitaires de Rennes, 2007, 284 p.

68. *Ibid.*

France.

En 2003, Marc Boyer déclarait que « *le tourisme répond à une logique d'évènements exogènes alors que les loisirs répondent à une logique d'évènements mercatiques endogènes. Cette confusion de concept entre tourisme, loisir(s) et « récréation » participe grandement à la cacophonie et au manque de clarté de la définition du tourisme*⁶⁹ ». L'historien considère, tout comme l'économiste Joffre Dumazedier, que le loisir est « *l'enfant de l'ère industrielle* » alors que « *le tourisme est une création de l'histoire*⁷⁰ ». Le tourisme serait donc un « *ensemble des phénomènes résultant du voyage et de séjour temporaire de personnes hors de leur domicile quand ces déplacements tendent à satisfaire, dans le loisir, un besoin culturel de la civilisation industrielle*⁷¹ ». Il ne faut donc pas confondre tourisme et loisir. Or, la complexité de l'étude de la plaisance réside dans le fait que cette pratique peut être touristique mais aussi sportive. La plaisance est un loisir sportif.

Le 20 août 1946, un journaliste du quotidien régional *Sud-Ouest* donne une définition de la plaisance, qu'on appelait encore à l'époque « yachting » : « *le yachting n'est pas, comme on pourrait le croire, une distraction anodine, un prétexte à beaux effets de casquettes et de boutons dorés, non ce n'est pas tout. C'est un sport, un vrai sport à la fois violent et calme où il faut être en même temps patient et robuste, rapide, astucieux et travailleur, car le yachting se potasse au tableau noir, au cours des longues soirées d'hiver. Les réflexes doivent immédiatement répondre mais ce sport peut être pratiqué depuis la plus tendre enfance jusqu'à l'âge le plus avancé*⁷² ». Le yachting est donc une pratique sportive à part entière avec ses codes. L'auteur insiste ici sur l'image élitiste du yachting au lendemain de la guerre. Mais il ne s'agit pas que d'une pratique de classe durant laquelle il y a un fort entre-soi. Le yachting est un véritable sport dont il faut savoir gérer les écueils parfois au péril de sa vie.

Pour Alain Corbin, le dernier tiers du XIX^e siècle est marqué par l'avènement des loisirs⁷³. Parmi ces loisirs, se développent des activités physiques liées à l'exploration comme

69. DEMEN-MEYER C., « Le tourisme : essai de définition », *Management & Avenir*, n° 3, 2005, p. 7-25.

70. DUMAZEDIER J., *Vers une civilisation du loisir*, Points Essais, Seuil, Paris, 1972, 309 p.

71. DEMEN-MEYER C., *Art. cit.*

72. « En marge du championnat de France de yachting, un beau sport méconnu », *Sud-Ouest*, 20 août 1946, Jx 262/2, Archives Départementales de Charente-Maritime (ADCM).

73. CORBIN A., *L'avènement des loisirs (1850-1960)*, Champs Histoire, Flammarion, Paris, 1995, 626 p.

par exemple l'alpinisme ou le yachting. Poursuivant le fantasme du conquérant partant à la recherche d'une terre inconnue, ces « touristes sportifs ⁷⁴ » sont, pour la plupart, des citoyens qui partent à l'aventure en quête de nature : « *Citadins aisés, ils sortent temporairement de l'univers urbain, des villes industrielles pour construire un espace de loisir les rapprochant de la nature et leur permettant de rompre avec le temps citoyen* ⁷⁵ ». Apparaît rapidement un paradoxe. Le récit des aventures des pionniers du tourisme sportif, que ce soit à la montagne ou à la mer, incite d'autres touristes à venir eux aussi au contact de cette nature et finalement sera à l'origine de l'urbanisation intense de ces lieux. L'artificialisation du littoral existait déjà avant le tourisme balnéaire mais cet engouement de masse pour cette pratique a amplifié le phénomène au XIX^e siècle. Puis, au XX^e siècle, la plaisance a elle aussi été un levier à l'aménagement de ce territoire. Comment ce loisir élitiste qu'était le yachting a-t-il finalement eu une influence sur l'aménagement du littoral français et particulièrement en Charente-Maritime ?

A partir de la seconde moitié du XX^e siècle, l'engouement croissant pour la plaisance engendre des besoins en matière de développement et de gestion de cette activité, qui vont se traduire par l'aménagement de nombreuses infrastructures portuaires au sein de bassins de navigation ou de croisière. Le Service d'étude et d'Aménagement touristique du littoral donne une bonne définition du bassin de navigation. Il s'agit d'une « *zone côtière accueillante de manière homogène, limitée à ses extrémités soit par un passage dangereux, soit par un autre bassin de croisière présentant un style différent (vent, mer, courants)* ⁷⁶ » qui s'étend de 10 à 20 milles ⁷⁷ au large. Selon ces critères, la côte atlantique française compte cinq bassins de navigations naturels.

Parmi eux, se trouve le bassin des pertuis délimité au nord par la côte vendéenne où il n'y a que peu d'abris, au sud par l'estuaire de la Gironde, zone où les courants peuvent être très violents et à l'ouest par les îles de Ré et d'Oléron, qui constituent une barrière archipélagique entre la mer des pertuis et l'océan Atlantique. Le littoral charentais offre donc deux espaces privilé-

74. SCHUT P. et LEVET-LABRY E., « Le rôle des pratiques sportives et de loisirs dans la définition de l'urbanisation des sites touristiques en France », *ERES Espaces et sociétés*, n° 3, 2012, p. 31-47.

75. BAUBÉROT A. et BOURILLON F., *Op. cit.*

76. BERNARD N., *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Espace et territoires, Presses Universitaires de Rennes, 2005, 332 p.

77. 1 mille nautique = 1,852 km.

giés pour la navigation de plaisance : une mer intérieure protégée par les îles de Ré et d'Oléron et ouverte sur l'océan Atlantique par les pertuis Breton et d'Antioche, ainsi qu'une partie de l'estuaire de la Gironde. Ce bassin naturel a été l'objet de nombreux aménagements portuaires de plaisance. Des données récoltées auprès de différents organismes tels que les collectivités ou les structures portuaires ont permis la réalisation d'une carte représentant la configuration géographique des ports de plaisance de Charente-Maritime en fonction de leurs capacités d'accueil (voir chapitre 8). Trente et un ports de plaisance sont équipés en partie ou totalement pour cette pratique. Des ports mixtes regroupent diverses activités maritimes autres que la plaisance comme par exemple La Palmyre, port mixte départemental de capacité moyenne regroupant des pontons réservés aux plaisanciers mais aussi un espace dédié aux pêcheurs professionnels. Il existe une certaine diversité dans la capacité d'accueil de ces structures portuaires. Un port pouvant accueillir au maximum 250 unités est considéré comme un petit port. Ils sont au nombre de 14 en Charente-Maritime. Treize ports sont considérés comme étant de taille moyenne car leur capacité d'accueil est supérieure à 250 places mais inférieure à 1 000 places. Enfin, quatre ports dépassent les 1 000 places : Ars-en-Ré, La Rochelle, Saint-Denis-d'Oléron et Royan. Ces grands ports peuvent parfois être des regroupements de structures portuaires distinctes mais géographiquement proches et gérées par le même organisme. C'est le cas du port de La Rochelle qui en regroupant le Vieux Port, Port-Neuf et le port des Minimes, atteint en 2015, suite à l'achèvement de son extension, peut accueillir 4 800 bateaux, soit près de la moitié de la capacité d'accueil du département.

L'objet de cette thèse est donc de saisir par quels moyens le port de La Rochelle, dans un premier temps grand port de pêche et de commerce, est devenu aujourd'hui le plus grand port de plaisance de la façade atlantique française. Cette étude n'est pas une monographie sur l'histoire du port des Minimes. La complexité de ce travail réside dans l'analyse du lien entre ce « port-phare » du département et les autres ports de plaisance de Charente-Maritime. Nous nous interrogerons donc sur le processus de développement de la plaisance sur le littoral charentais et sur les traces urbanistiques que cette dernière a laissés sur son passage. Nous pourrions ainsi déterminer si le visage du littoral a été ou non redessiné par l'essor de cette pratique. Afin de répondre à cette problématique, il paraissait nécessaire de s'intéresser à un cas d'étude

bien précis. Le port des Minimes à La Rochelle s'est naturellement imposé. Premier port de la façade atlantique française, il est le parfait symbole de l'évolution d'une société littorale. Témoin et acteur de l'histoire maritime contemporaine de La Rochelle, cet aménagement a-t-il eu, tel un phare orientant les navires dans l'obscurité d'une nuit sombre, quelque influence sur le développement de la plaisance dans le département ? Le dynamisme de ce port a-t-il eu des répercussions sur la création d'autres ports dans le département ? Ou au contraire, est-il le reflet d'un engouement pour la plaisance à l'échelle départementale ?

Après un long travail de recherches bibliographiques sur les différentes thématiques en lien avec le sujet d'étude, le recueil de sources a pu débuter. Dans un premier temps, cette entreprise a été menée aux Archives Municipales de La Rochelle où un important corpus sur le port des Minimes de La Rochelle a pu être dépouillé. Le projet de création de ce port ayant été porté par l'équipe municipale du maire André Salardaine puis ayant fait l'objet d'importantes luttes politiques à la fin des années 1960, un dépouillement exhaustif des comptes-rendus du Conseil Municipal de la ville de La Rochelle s'est avéré nécessaire. Ce travail a permis la découverte des ambitions, des hésitations puis finalement des décisions de l'équipe municipale concernant la création d'un grand port de plaisance. De nombreuses découvertes ont été faites et notamment le fait que l'équipe d'André Salardaine prévoyait à la base un projet de plus grande envergure fermant complètement la baie de La Rochelle. La création de ce port ayant été l'objet de vives polémiques, le dépouillement de la série W a permis une meilleure compréhension du déroulement des élections municipales de 1959, 1965 et 1971. L'inventaire (XIX^e siècle-XX^e siècle), et particulièrement les liasses 2757 à 2883, ont été très riches en informations techniques concernant l'aménagement du quartier des Minimes.

Après avoir recueilli un corpus de sources conséquent sur l'histoire du port de plaisance de La Rochelle, l'accent a été mis sur la recherche d'informations sur la création des ports de plaisance en Charente-Maritime. Donc, dans un second temps, des recherches ont été menées aux Archives départementales de Charente-Maritime. Une exploration au sein de la bibliothèque a permis de découvrir une bibliographie spécialisée composée principalement de brochures et de périodiques portant sur la plaisance à La Rochelle mais aussi sur l'histoire du quartier des

Minimes. Concernant l'histoire portuaire de plaisance du département, quelques liasses du versement W dans la série W portant sur la requalification pour la plaisance des friches portuaires de Marennes et de Rochefort ont été dépouillées, ce qui commença à apporter quelques éléments à nos recherches. Puis, le dépouillement aux archives départementales du fonds d'archives du service maritime de la Direction Départementale de l'Équipement a permis d'éclairer davantage l'histoire de certains grands ou moyens ports tels que ceux de La Rochelle, Rochefort, Royan et Saint-Denis d'Oléron. Toutefois, l'histoire d'une grande majorité de petits et moyens ports de plaisance de Charente-Maritime restait muette.

Sur les conseils du conservateur en histoire contemporaine des archives départementales, P.-E. Augié, les recherches s'orientaient alors vers les archives qui n'avaient pas encore été transférées du Service Maritime de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Charente-Maritime. Or, ce fonds documentaire n'était pas classé et se trouvait entreposé provisoirement au sein du port autonome dans un blockhaus à proximité de la base sous-marine de La Pallice. Il n'était donc pas accessible au public. Après avoir obtenu une autorisation, le dépouillement de ces données a finalement pu avoir lieu. Malgré des conditions difficiles, dans l'obscurité et l'humidité d'un blockhaus « en l'état », le recueil d'informations administratives et techniques sur les ports de plaisance du département fut riche.

Des recherches furent aussi entreprises sur l'histoire des clubs et des entreprises de construction navale de Charente-Maritime. Malheureusement, les archives de la Société des Régates Rochelaises, datant pour les plus anciennes de 1860, année de création du club, que conservait Fernand Hervé, secrétaire du club, régatier et célèbre constructeur naval, ont disparu dans un important incendie s'étant produit dans les années 1970 dans le quartier de la Ville en Bois. Malgré des rencontres avec les anciens dirigeants du club, aucune donnée antérieure aux années 1970 n'a pu être retrouvée. De plus, le nombre conséquent de clubs créés à différentes époques ne rendait pas possible un travail exhaustif pour chacun d'entre eux. Et le recensement des chantiers navals au sein de la série J des archives départementales n'aurait pas permis une meilleure compréhension du développement des infrastructures portuaires de plaisance dans le département. Ils peuvent parfois avoir une influence sur le développement d'un port de plai-

sance, comme ce fut le cas par exemple des chantiers Richard à Marennes. Mais, d'une manière générale, le développement des chantiers navals dédiés à la construction navale de plaisance traduit un engouement pour la plaisance déjà bien présent. Or, l'un des intérêts de cette étude est justement de comprendre par quel processus la plaisance s'est développée en Charente-Maritime à une époque donnée et particulièrement à La Rochelle.

C'est pourquoi, en complément du dépouillement d'un corpus de sources primaires sur les ports de plaisance du département et afin de mieux saisir les rouages de cette histoire, une approche globale du phénomène d'essor de la plaisance paraissait nécessaire. Mais sans un corpus de sources primaires conséquent permettant d'avoir un regard sur le long terme, l'entreprise s'annonçait difficile. Un premier dépouillement succinct de la presse régionale a permis de constater que ces sources, certes secondaires, étaient riches d'informations sur la plaisance pouvant compléter et aider à la compréhension des sources primaires sur les ports. Mais ce dépouillement, pour être cohérent, devait être exhaustif. C'est pourquoi un dépouillement systématique du quotidien *Sud-Ouest* a été effectué de 1944, année de création du journal à la fin de l'année 1974. A partir de 1975, le centre de documentation du journal a commencé à procéder à un classement thématique de ses articles. Cet important travail s'est donc, dans un premier temps, déroulé aux Archives départementales de Charente-Maritime où 163 liasses de journaux, soit environ 30 000 journaux, ont été dépouillées. Puis, dans un second temps, des recherches ont eu lieu, après obtention d'une autorisation, au centre de documentation privé du journal *Sud-Ouest* à Bordeaux. Ces deux dépouillements ont permis la création d'une base de données de plus de 5 000 articles sur le thème de la plaisance en Charente-Maritime.

Enfin, le sujet de cette thèse étant très contemporain, la question de l'exploitation de la source orale s'est naturellement posée. Des recherches méthodologiques et épistémologiques sur la source orale⁷⁸ ont donc été menées. Danièle Voldman, chercheuse à l'Institut d'histoire du temps présent, a dirigé une étude portant sur les archives orales. Selon elle, la source orale est « *une histoire où le passé, resté vivant dans la chair et la voix de ses contemporains, donne à*

78. DESCAMPS (DIR.) F., *Les sources orales de l'histoire. Récits de vie, entretiens, témoignages oraux*, Sources d'histoire, Bréal, Paris, 2006, 287 p.

*l'historien la possibilité d'utiliser des archives provoquées*⁷⁹ ». Déjà employée par Thucydide ou plus récemment par Marc Bloch, cette méthode pose cependant la question de l'objectivité de la mémoire et donc de la crédibilité scientifique de ces sources⁸⁰. Toutefois, en complément des sources primaires, cette approche mémorielle apporte à cette thèse un regard sur la perception des faits historiques par leurs contemporains. Un recueil de témoignages historiques d'acteurs directs de la création et de la gestion des ports tels que des hommes politiques, des urbanistes ou des gestionnaires, mais aussi de personnes touchées par le développement de la plaisance en Charente-Maritime telles que des habitants du quartier des Minimes, a donc été réalisé.

Dans une première partie, afin de mieux comprendre le développement concret de la plaisance à l'échelle du département de la Charente-Maritime, une analyse théorique sera menée sur l'essor de ce loisir nautique qu'est le yachting. Notre interrogation principale sera de saisir si la plaisance est une démocratisation du yachting débutant au milieu du XX^e siècle ou si ces deux termes cachent finalement deux pratiques distinctes. Puis, une étude du phénomène sera menée au niveau local. Nous verrons ainsi par quel processus la Charente-Maritime est devenue le terreau d'un important engouement pour la plaisance. Dans une seconde partie, l'attention se portera sur une période précise, de 1960 à 1971, au cours de laquelle de nombreux projets d'aménagements portuaires de plaisance vont voir le jour dans le département. Les élus qui ont rapidement compris que cette pratique était porteuse d'un nouveau souffle économique pour leur ville, vont s'engager dans une course à l'aménagement. Enfin, une troisième et dernière partie sera consacrée à la place de plus en plus conséquente que la plaisance va occuper sur le littoral charentais. Face à une plaisance qui devient tentaculaire, nous verrons comment les élus réagissent et quelles conséquences leurs actions en faveur ou non de cette pratique vont avoir sur l'avenir de leurs villes. Après la mise en place de projets d'aménagements dans les années 1960, nous porterons un regard sur la lutte engagée à partir des années 1970 afin d'assurer la pérennité de ces ports, et notamment le port des Minimes que nous étudierons jusqu'en 2005, année au cours de laquelle la municipalité vota l'extension de ce port. Nous pourrons aussi dis-

79. VOLDMAN (DIR.) D., *La bouche de la vérité ? La recherche historique et les sources*, tome 21, Les Cahiers, Institut d'Histoire du Temps Présent, 1992, 1610 p.

80. FERRO M., *L'Histoire sous surveillance. Science et conscience de l'histoire*, Folio Histoire, Editions Gallimard, Paris, 1987, 252 p.

tinguer deux contre-exemples de ports de plaisance ne s'intégrant pas pour l'un, à la cohérence urbaine souhaitée par les urbanistes, et pour l'autre, à l'environnement particulièrement évolutif au sein duquel il a été créé.

Première partie

L'essor d'un loisir nautique, la plaisance

(XIX^e-XX^e siècles)

Introduction

Remonter aux origines de la plaisance soulève un problème qu'il serait impossible de résoudre pour l'historien. Les travaux des anthropologues prouvent en effet combien il serait vain de chercher une origine historique aux notions de plaisir et de divertissement, tant elles apparaissent intrinsèquement liées au fonctionnement biologique de l'espèce humaine et plus largement encore de toutes les espèces de primates⁸¹. L'histoire de la navigation pour le plaisir s'éclaire ainsi à travers le prisme de l'histoire des mentalités, une histoire qui se situe entre le biologique et le culturel. Marc Bloch et Michel Vovelle rappellent que l'histoire des mentalités délaisse les dates et les faits historiques au profit de l'étude de l'Homme du passé et de son environnement matériel⁸². En 1963, Fernand Braudel expose les principes de cette nouvelle vision de l'histoire. Selon lui, chaque époque possède sa propre représentation des choses et, par extension, du monde. Cette mentalité collective qui, si elle n'est pas universelle, est tout de même dominante, influence, par les choix qu'elle implique, l'évolution d'une société. Ainsi, comme le souligne très justement l'historien, les valeurs fondamentales qui la définissent n'évoluent que lentement au fil du temps et après de longues périodes d'incubation. L'histoire des mentalités est donc une histoire du sensible. S'agissant de retracer l'histoire de la navigation en tant qu'activité de loisir, il convient donc de ne pas négliger l'évolution du rapport de l'Homme face à la mer, en procédant à une analyse sur le temps long des représentations du monde et de ses éléments aquatiques. Le sentiment de crainte vis-à-vis de l'Océan, qui est aujourd'hui encore « *le fruit d'héritages lointains, de croyances, de peurs, d'inquiétudes anciennes souvent presque inconscientes*⁸³ », est un bon indicateur sur l'évolution de la navigation. Un premier chapitre sera donc consacré à l'étude de la plaisance, de son hypothétique apparition à sa mutation. Un voyage dans le temps long permettra de définir les contours et les caractéristiques d'une pratique hédoniste ancestrale qui dans un premier temps se codifie pour devenir le yachting puis se mue en une plaisance plus contemporaine et qui, dans un contexte de révolution culturelle du temps libre, tente de se rendre plus accessible.

Dans un second temps, une étude par le local nous permettra de comprendre le processus

81. DE WAAL F. B. M., *Peacemaking among primates*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1990, 289 p.

82. LE GOFF (DIR.) J., *La nouvelle histoire*, Editions Complexe, 2006, 333 p.

83. BRAUDEL F., *Grammaire des civilisations*, Champs Histoire, Flammarion, Paris, 2013, 640 p., p. 54.

d'engouement pour la plaisance à l'échelle de Charente-Maritime. La fin des années 1950 et le début des années 1960 sont considérés, à tort ou à raison, comme étant une période de démocratisation de cette pratique. L'analyse de l'émergence d'une plaisance contemporaine à différentes échelles permettra de valider ou non le terme de « démocratisation ». Puis, en partant aux origines de cette pratique au niveau départemental, nous verrons que des hommes ont pleinement participé à son essor mais aussi que la guerre, qui a pourtant mis un terme à l'activité officielle de la Société des Régates Rochelaises, n'a pas arrêté l'engouement des passionnés qui ont continué, tant bien que mal, à naviguer. Une étude approfondie de la presse qui, si elle ne peut être considérée comme une source primaire, apportera, en l'absence de sources plus directes, un regard sur les faits marquants de cette histoire. Après avoir apprécié la reprise de l'activité officielle de la Société des Régates Rochelaises, nous constaterons que de nouveaux bateaux sont conçus dans une volonté d'adaptation à de nouvelles pratiques. Dès le début des années 1950, la construction navale rochelaise amorce un tournant afin de s'adapter à de nouvelles opportunités économiques. La ville de Rochefort, dont la fermeture de l'arsenal a marqué le début du déclin en est le parfait exemple puisqu'elle va devenir, grâce à l'implantation d'une usine Zodiac, la Mecque du canot pneumatique. Enfin, grâce aux initiatives d'aventuriers modernes, un regard plus confiant a pu être porté sur l'élément marin et la navigation.

Chapitre 1

La plaisance, une démocratisation du yachting ?

Afin de saisir le phénomène d'émergence de la plaisance au milieu du XX^e siècle, il est primordial de s'intéresser aux racines de ce phénomène, aux origines d'une pratique qui, d'un point de vue historiographique, sont encore assez floues. Selon Daniel Charles⁸⁴, qui a mené des travaux sur l'histoire du yachting, « *retrouver la source réelle de la plaisance, sans s'égarer parmi celles qui sont taries, les résurgences et les affluents, est un problème épineux de géographie temporelle*⁸⁵ ». L'historien, repris par les géographes Dorothée Rétière et Ewan Sonnic⁸⁶, a tenté de qualifier sommairement les traces d'une plaisance primitive sous les néologismes « paléoplaisance » et « protoplaisance », le second terme semblant plus adapté d'un point de vue lexical. Pour le journaliste et navigateur Olivier Le Carrer, le témoignage le plus ancien laissé à la postérité concernant la protoplaisance est une fresque découverte à Santorin, représentant une fête nautique réunissant plusieurs voiliers et qui daterait de 1600 avant J.-C. environ⁸⁷. Daniel Charles considère toutefois que ces témoignages parcellaires ne peuvent constituer une preuve des origines de la plaisance et du yachting, au sens où elles relèvent d'une pratique confidentielle qui peine à se diffuser dans le temps et l'espace. Pourtant l'historien, qui prend certes la

84. CHARLES D., *Op. cit.*

85. *Ibid.*

86. RETIÈRE D., « Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire : étude comparative Mor Bras (France) - Solent (Grande-Bretagne) », Thèse de Doctorat, Université de Bretagne Occidentale, 2003. SONNIC E., « La navigation de plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion. Entre dualité et nécessité de fusion pour une évolution progressiste de l'activité », Thèse de Doctorat, Université Rennes 2, 2006.

87. LE CARRER O., *Un siècle de voile*, Calmann-Levy, Paris, 2003, 456 p.

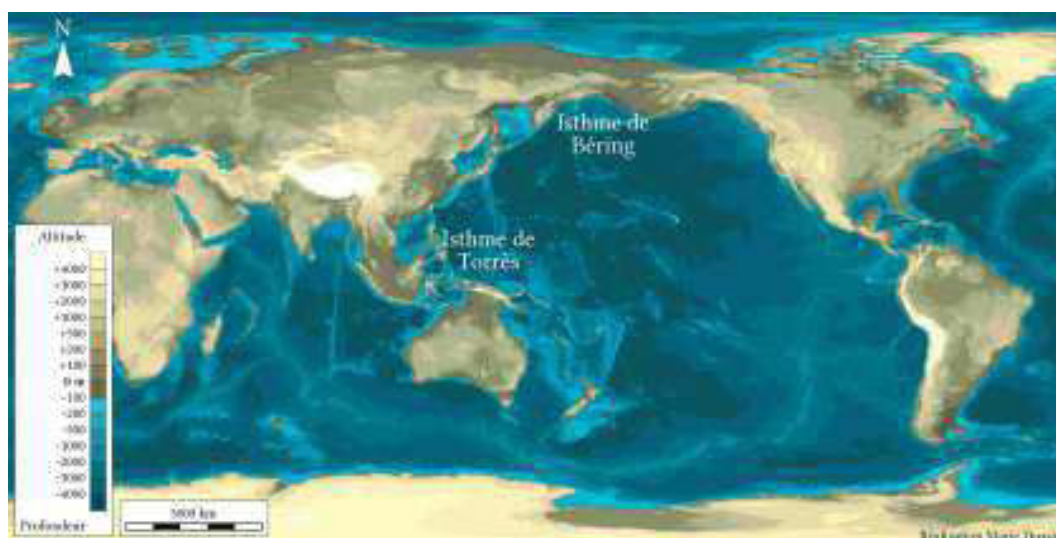
précaution d'utiliser le conditionnel, avance que la plus ancienne manifestation nautique connue pour l'instant aurait eu lieu il y a plus de 600 ans en Gironde. Il s'agissait d'une fête organisée par des artisans et des bateliers et célébrée jusqu'à la Révolution. La plaisance serait-elle donc apparue sur l'estuaire de la Gironde ? Cette hypothèse « localo-centrée » est évidemment peu probable.

1.1 Une pratique hédoniste ancestrale (des origines au XVI^e siècle)

1.1.1 Une proto-plaisance préhistorique ?

L'époque géologique du Pléistocène (2 000 000 à 10 000 ans environ avant J.-C.) vit apparaître une espèce du genre *Homo*, dont descend l'Homme actuel. Cette longue période de temps se caractérisa par l'alternance de cycles climatiques glaciaires froids et interglaciaires chauds. Pendant les périodes glaciaires, l'eau piégée en grandes quantités aux pôles sous forme de glace contribua à faire chuter le niveau marin de plusieurs dizaines de mètres sous le niveau actuel, découvrant de vastes étendues de terres aujourd'hui submergées (fig. 1.1).

FIGURE 1.1 – Localisation des isthmes de Bering et de Torrès durant le Pléistocène (Réalisation : M. Dussier, 2013, à partir de BRITISH OCEANOGRAPHIC DATA CENTRE, *General Bathymetric Chart of the Oceans*).



Ces isthmes ont alors constitué des voies de migration essentielles à la colonisation des archipels indo-pacifiques via l'isthme de Torrès (40 000 à 30 000 ans avant J.-C. ⁸⁸) puis du continent américain via celui de Bering (30 000 à 15 000 ans avant J.-C. ⁸⁹). Dans le premier cas, il est intéressant de constater que l'Australie restait séparée des îles indonésiennes les plus proches par un détroit large de plus de cent kilomètres. Cela suppose donc que les premiers migrants

88. BOWLER J. M. *et al.*, « New ages for human occupation and climatic change at Lake Mungo, Australia », *Nature*, n° 421, 2002, p. 837–840.

89. GOEBEL T., WATERS M. R. et O'ROURKE D. H., « The late Pleistocene dispersal of modern humans in the Americas », *Science*, n° 319, 2008, p. 1497–1502.

vers le continent australien maîtrisaient déjà des techniques de navigation sur de courtes distances, à bord d'embarcations dont il ne subsiste aujourd'hui nulle trace. Au cours des derniers millénaires, ces migrations perdurent notamment dans tous les archipels de l'Océan Pacifique. Ce sujet spécifique ne sera pas exploré plus en détail ici, tant il constitue à lui seul un immense terrain de recherches, d'interrogations et de controverses⁹⁰. Il convient de rappeler brièvement que la colonisation de certaines îles isolées impliqua nécessairement l'usage de techniques de navigation hauturière par les peuples austronésiens. Le périple entrepris par l'anthropologue Thor Heyerdahl et ses comparses⁹¹, partis du Pérou à bord du *Kon Tiki* afin d'expliquer le peuplement de l'Océanie⁹², rappelle à quel point ces voyages, parfois entrepris à rebours des vents et courants dominants, constituaient une prouesse compte tenu des distances mises en jeu, de la dimension minuscule des îles et de leur très faible densité. Le hasard peut difficilement être invoqué pour expliquer le peuplement de ces archipels et implique donc une véritable science de la navigation des Austronésiens⁹³.

En l'absence de témoignages écrits, l'archéologie, la linguistique, voire même la botanique ou encore la génétique se substituent ici au travail de l'historien⁹⁴. La migration des paléopopulations humaines apparaît avant tout guidée par la recherche de territoires vierges riches en moyens de subsistance, parfois sous la contrainte de crises environnementales⁹⁵. Faute de témoignages tangibles d'une quelconque proto-plaisance à cette époque, il convient néanmoins de mentionner la pratique ancestrale aujourd'hui désignée sous le terme de surf. Auparavant répandue dans de nombreuses parties de l'Océanie, elle a connu son plus fort développement dans l'archipel d'Hawaii⁹⁶. Elle consistait à nager dans les vagues brisant à la côte (*kaha nalu*), ou à

90. CRAWFORD M. H. et CAMPBELL B. C., *Causes and consequences of human migration : an evolutionary perspective*, Cambridge University Press, 2012, 550 p.

91. HEYERDAHL T., *L'expédition du Kon-Tiki. Sur un radeau à travers le Pacifique*, Editions Phébus, Paris, 2002, 282 p.

92. La thèse défendue par Thor Heyerdahl, qui tendait à remettre en cause l'hypothèse toujours dominante d'un peuplement à partir de l'Asie du Sud-Est, n'a finalement pas abouti CRAWFORD M. H. et CAMPBELL B. C., *Op. cit.*

93. LUSBY S., HANNAH R. et KNIGHT P., « Navigation and discovery in the Polynesian oceanic empire », *The Hydrographic Journal*, n° 131-132, 2010, p. 17-25.

94. FORESTIER H. et GUILLAUD D., « Des Austronésiens en Asie-Pacifique. Continuités et ruptures sur le chemin des migrations anciennes », *Aséanie*, n° 16, 2005, p. 11-40.

95. DIAMOND J. M., *Collapse : how societies chose to fail or succeed*, Viking Press, New York, 2005, 592 p.

96. FINNEY B. R., « Surfing in ancient Hawaii », *The Journal of the Polynesian Society*, n° 68, 1959, p. 327-347.

les chevaucher à l'aide d'une lourde planche de bois (*he'e nalu*) ou d'un canoë à flotteurs (*no ka pakaka ale*). L'ethnographe James Hornell voit dans les planches utilisées pour la pratique du *he'e nalu* les descendantes directes des embarcations rudimentaires utilisés par les premiers peuples aborigènes lors du peuplement de l'Australie il y a 40 000 ans environ⁹⁷. Décrite pour la première fois en 1769 par Joseph Banks, naturaliste engagé dans les expéditions de James Cook, la pratique du *he'enalu* était un divertissement qui revêtait également une dimension sociale symbolique de domination par les chefs de tribu⁹⁸.

1.1.2 Une *Mare nostrum* familière et une *Terra incognita* à apprivoiser

Durant l'Antiquité, bien loin de l'océan Pacifique et des migrations maritimes des Austro-nésiens, l'océan Atlantique est, pour les sociétés occidentales, un espace très mystérieux. Alors que le port, « théâtre du désir, de la nostalgie et de la liesse collective, échappait à ce schème répulsif⁹⁹, la littérature antique a toujours représenté la mer, puis l'océan, comme des espaces énigmatiques. D'ailleurs, les savants ont longtemps considéré l'océan Atlantique comme une « *Terra incognita* », un espace inconnu, une autre terre, qui n'avait pas encore de statut propre. Une frontière mythique aurait d'ailleurs séparé la mer Méditerranée de l'océan Atlantique, les colonnes d'Hercule, nom donné aux monolithes calcaires du détroit de Gibraltar, dont la présence indiquait aux navigateurs qu'ils entraient dans la *Mare Incognitum*. Le héros mythique Hercule aurait achevé ici ses douze travaux, en cet extrême occident du monde archaïque où il aurait posé les bornes du monde occidental qui était encore uniquement méditerranéen. Preuve de son grand mystère, la *Terra Incognita* était très présente dans les récits sur Hercule. Elle serait en réalité un domaine où se confrontent « le temps historique (celui de la colonisation) et le temps du mythe (l'avant de l'histoire)¹⁰⁰ ».

L'*Odyssée* d'Homère expose bien quel sentiment collectif la mer pouvait provoquer¹⁰¹. En rentrant sur l'île d'Ithaque pour y retrouver son épouse Pénélope et son fils Télémaque, Ulysse,

97. HORNELL J., *Water transport : origins and early evolution*, Cambridge University Press, 1946, 376 p., p. 4.

98. FINNEY B. R., *Art. cit.*

99. CORBIN A., *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage, 1750-1840*, p. 20

100. JOURDAIN-ANNEQUIN C., « Héraclès en Occident. Mythe et histoire », *Dialogues d'histoire ancienne*, n° 8, 1982, p. 227-282.

101. HOMÈRE, *L'Illiade - L'Odyssée*, Bouquins, Robert Laffont, Paris, 1995, 777 p.

porté par son envie de retrouver sa terre, aurait vaincu un à un, et ce pendant plusieurs années, les obstacles dressés devant lui par Poséidon. Son désir de rivages, ceux de son île bien-aimée, l'aurait poussé à combattre cette mer, ses tempêtes et ses monstres mystérieux. Mais les héros d'Homère ne sortaient pas toujours vainqueurs de ce duel qui les opposait à la mer. Homère fit aussi de cette dernière un théâtre funeste où ses héros disparurent sans que l'on puisse récupérer leurs corps¹⁰². Ce facteur joue encore beaucoup dans l'imaginaire collectif. La mer emporte les hommes dans la mort et souvent ne rend pas leurs corps à leurs familles. Les marins disparus en mer lui appartiennent alors à jamais. De nos jours, lors de la découverte d'un corps de marin disparu, l'expression orale « la mer nous a rendu le corps de Monsieur X » est souvent employée, comme si la mer était un être doué d'intelligence qui avait décidé de garder ou non les marins auprès d'elle. Certains auteurs de la littérature classique confortèrent cette vision négative de la mer. Sénèque a, dans son oeuvre, entretenu ce sentiment de rejet. Le poète, qui était clairement terrorisé par la mer, condamne les navigateurs qui auraient eu l'audace de défier cette toute puissance divine. Selon lui, le rivage est l'endroit où se déposent les excréments de la mer : « *Il est dans la nature de la mer de rejeter sur ses rivages toute sécrétion et toute impureté... Et ces purgations se font non seulement quand la tempête remue les flots, mais quand règne le calme le plus profond*¹⁰³ ».

Influencés par ces récits légendaires très présents dans leur culture, les peuples reconnus pour leurs compétences de navigateurs, tels que les Phéniciens ou les Carthaginois, tremblèrent devant cette *Terra Incognita* qu'était l'océan Atlantique. En quête de nouvelles richesses, ils finirent par franchir les colonnes d'Hercule et à naviguer sur la *grande mer*. S'ils s'établirent sur les côtes africaines, ils n'allèrent pas plus au large car celle qu'ils appelaient Mer des Ténèbres constituait pour eux un sanctuaire qu'il ne fallait pas profaner¹⁰⁴. L'océan Atlantique a donc déstabilisé ces navigateurs reconnus pour leur audace, non pas par ses couleurs changeantes, ses paysages maritimes parfois sombres, mais par le mystère qu'engendre cette *grande mer* en grande partie inconnue.

102. CORBIN A. et RICHARD (DIR.) H., *La mer: Terre et fascination*, Points Histoire, Seuil, Paris, 2004, 199 p.

103. Citation de Sénèque, CORBIN A., *Op. cit.*, p. 17.

104. MICHELET J., *Op. cit.*

Les récits d'explorateurs marins ayant dompté cet élément permirent, par une meilleure connaissance, de faire évoluer les pratiques maritimes dont la navigation pour le plaisir. Selon Hérodote, le premier à oser franchir les colonnes d'Hercule aurait été, le pharaon d'Égypte Néchao II en 600 avant J.-C., qui aurait longé les côtes africaines pendant trois ans. Sans élément corroborant ce récit, l'Histoire retient davantage le récit plus récent des exploits de Pythéas. Au I^{er} siècle avant J.-C., Pythéas, un explorateur grec venant du comptoir commercial de Massalia, serait parti vers le nord de l'Atlantique à la recherche des terres du Septentrion. Il aurait alors fait la découverte d'une île se trouvant à six jours de mer au nord de l'archipel britannique. Cette île, qu'il décida de nommer Thulé en référence à *Extrema Thule* qui désigne la limite septentrionale du monde connu, pourrait être le Groënland ou faire partie des îles Féroé. Selon lui, le Cercle Arctique marquait, tel un finistère, la fin du monde humain et le début d'un autre monde, celui des morts ou des « bienheureux ». Mais les rares traces écrites qui restent de l'œuvre de Pythéas¹⁰⁵ et le peu de détails géographiques qu'elles contiennent ont suscité de la part de ses contemporains une certaine perplexité sur la véracité de son aventure. Polybe et Strabon se montrèrent d'ailleurs très sceptiques à l'égard de ce voyage qu'ils considéraient comme une simple invention. Dans le récit de Pythéas, Thulé aurait été située « *à la frontière entre le vrai et l'imaginaire, en un lieu symbolique où se dissout le monde organisé, où se mêlent les éléments rendant toute pérégrination, toute navigation, impossibles*¹⁰⁶ », suscitant ainsi des doutes dans l'esprit de ses contradicteurs. Pourtant, le chercheur Stefano Magnani a démontré que Pythéas possédait des qualités de géographe et d'astronome reconnues¹⁰⁷. Il considère à ce titre que son voyage était bien réel et que pour l'accomplir, il aurait longé les côtes avant de s'aventurer plus au large. Il serait donc l'un des précurseurs de la navigation hauturière dans cette partie du monde.

Toutefois, les récits légendaires alimentés par la littérature classique n'ont pas empêché les habitants des rivages d'exploiter les ressources offertes par la mer. Mais la navigation hauturière n'était pas encore concevable sur cet univers encore trop mystérieux. Les penseurs de l'époque

105. Pythéas a écrit deux ouvrages : *Sur l'Océan* et *Description de la terre*.

106. MAGNANI S., *Il viaggio di Pitea sull'Oceano*, tome 8, Studi di storia, Pàtron, Bologne, 2002, 266 p.

107. *Ibid.*

s'interrogèrent beaucoup sur la mer. Alors que Platon envisageait une communication entre la mer et les entrailles de la Terre où des trous permettraient la circulation de l'eau, Aristote visualisait quant à lui des fonds marins mesurables depuis la surface. Si les appréciations sur la Méditerranée furent souvent cohérentes, il n'en fut pas de même pour l'océan Atlantique. Platon considérait que l'engloutissement de l'Atlantide aurait été dû à la faible profondeur de l'océan¹⁰⁸. Aristote, son disciple, avança, quant à lui, qu'il s'agissait d'une « *étendue sans substance*¹⁰⁹ ». L'océan n'aurait donc pas d'essence, pas d'identité propre. Selon lui, il aurait été vaseux et de faible profondeur. Malgré l'exploitation des côtes méditerranéennes et atlantiques, le monde maritime, et particulièrement l'océan Atlantique, suscitait la crainte sous l'Antiquité. S'agissait-il d'un passage entre la vie et la mort ? Aristote ne disait-il pas : « *Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer ?* » Pour oser naviguer, fallait-il être intrépide ? La notion de plaisir était-elle véritablement présente à cette époque ? Ou naviguait-on uniquement par nécessité ?

Selon le géographe Strabon, les baies, les îles, les péninsules, les golfes furent les témoins du façonnage de la terre par la mer. L'helléniste, Paul Pedech, évoque une conscience géographique déjà considérable chez les Grecs, dont la civilisation aurait été en partie favorisée par une configuration maritime favorable. A travers leurs nombreuses navigations en Méditerranée notamment pour des échanges commerciaux, ce peuple a participé activement à la définition de ses côtes¹¹⁰. En menant des expéditions, les peuples méditerranéens, grâce à leur expérience maritime, conquièrent de nombreuses contrées. Éminents stratèges mais aussi sportifs accomplis, ils organisèrent des courses sur l'eau afin de tester leurs compétences nautiques, comme le mentionne Virgile dans l'Enéide, récit des épreuves traversées par le Troyen Enée, ancêtre mythique des romains, fils d'Anchise et de la déesse Vénus¹¹¹. Ce dernier aurait été à l'origine d'une « *grandiose fête sportive* »¹¹² durant laquelle se déroulèrent des courses d'aviron dont

108. CORBIN A. et RICHARD (DIR.) H., *Op. cit.*

109. ARISTOTE, *La métaphysique*, Vrin, Paris, 2000, 1329 p.

110. CORBIN A., *Op. cit.*

111. VIRGILE, *L'Enéide*, Les belles lettres, Albin Michel, Paris, 2012, 480 p.

112. C. Diem, Une fête sportive en Sicile dans l'Antiquité, consulté le 6/07/13, URL : <http://library.la84.org/OlympicInformationCenter/RevueOlympique/1942/ORUF19/ORUF19c.pdf>.

« le parcours imitait celui des chars dans le cirque »¹¹³. Mais ces jeux nautiques n'avaient pas vraiment lieu dans un esprit purement ludique puisqu'il s'agissait de manière générale, d'instruments de propagande dont l'objectif était la démonstration de la puissance guerrière de ceux qui les organisaient.

A Rome, la naumachie¹¹⁴, sorte de spectacle naval reproduisant l'art de la guerre en mer, était d'ailleurs très appréciée. La première naumachie aurait été donnée par César en 46 av. J.-C. Ce dernier aurait fait « creuser un bassin près du Tibre, capable de contenir des birèmes, trirèmes et quadrirèmes, [pour mettre] aux prises 2 000 combattants, qui étaient tous des prisonniers, et 4 000 rameurs¹¹⁵ ». Toutefois, il n'est pas possible de considérer la naumachie comme une sorte de protoplaisance car les « participants » choisis parmi les esclaves participaient contre leur gré et mettaient leurs vies en péril. Au fil du temps, les spectacles navals se pacifièrent et ne furent plus l'occasion de meurtres « festifs ».

Même si, durant l'Antiquité, les sociétés méditerranéennes développèrent une réelle conscience des caractéristiques de la mer au bord de laquelle elles vivaient et qu'elles réussirent à l'exploiter, un sentiment collectif d'appréhension face à cet élément était encore très présent. Cette crainte était aussi omniprésente au sein des sociétés littorales de l'océan Atlantique dont on ne connaissait pas encore les limites. Qu'y avait-il après cette mer inconnue ? Le vide ? Tant que les extrémités géographiques en surface et en profondeur de cette vaste étendue ne furent pas découvertes et restèrent indomptées par l'Homme, l'océan fut l'objet d'un important mystère.

1.1.3 La violence de l'eau, signe de la colère divine

Au Moyen Âge, la peur de la mer était encore très présente en Occident. L'historien Jean Delumeau, qui a travaillé sur l'évolution du sentiment de peur au sein des sociétés occidentales¹¹⁶, considère que cette période a été marquée par un important bouleversement psychologique sus-

113. MARROU H.-I., *Christiana tempora. Mélanges d'histoire, d'archéologie, d'épigraphie et de patristique*, Publications de l'École Française de Rome, 1978, 427 p.

114. Ce type de spectacle était aussi désigné par les expressions *proelium navalis* ou *pugna navalis*.

115. BERLAN A., « Les premières naumachies romaines et le développement de la mystique impériale », *Hypothèses*, n° 1, 1997, p. 97–104.

116. DELUMEAU J., *La peur en Occident. XIV-XVIII^e siècles. Une cité assiégée*, Fayard, Paris, 1978, 486 p.

citée notamment par des guerres, des famines et des épidémies qui ont engendré diverses peurs instinctives telles que celles de la maladie ou de l'étranger. L'historien Georges Duby, qui a lui aussi, entre autres thèmes, travaillé sur les peurs, ne partage pas cette opinion : « *les gens qui vivaient il y a huit ou dix siècles n'étaient ni plus ni moins inquiets que nous* ¹¹⁷ ». Certes, l'homme vivant au Moyen Age a traversé de lourdes crises mais il n'y aurait pas eu plus d'ébranlement psychologique à cette époque que de nos jours. Seuls les motifs de ces peurs ont changé. Selon ce dernier, la peur de la mer aurait toujours été très empreinte de spiritualité. Durant le Moyen Age, la chrétienté va particulièrement encourager ce phénomène en affiliant la violence de l'eau à la colère divine ¹¹⁸. Dans la Bible, la mer est souvent le symbole de « l'hostilité de Dieu ¹¹⁹ ». La mer aurait donc été un vecteur de communication entre le divin et l'humain. Et le navire, que représenterait l'Eglise, ferait passer les vivants et les morts d'un monde à l'autre.

Cette pensée que la mer est un entre-deux mondes n'a donc pas changé depuis l'Antiquité lorsqu'Aristote disait que les marins n'étaient ni vivants ni morts. Les navigateurs du Moyen Age furent donc encore pour la plupart prisonniers de légendes qui entouraient la mer depuis l'Antiquité. La figure de proue du navire était d'ailleurs le symbole de cette peur. Personnifier la proue du bateau conférait à ce dernier une puissance censée protéger les occupants de l'embarcation. Outre les animaux mythiques tels que le dragon ou la sirène, censés guider les marins jusqu'à leur destination, les têtes d'animaux réels et puissants, tels que le lion ou le bélier symbolisaient non seulement une volonté d'impressionner l'ennemi mais aussi l'espoir de se protéger des dangers que la mer aurait pu dresser devant eux.

Aux déchaînements naturels de l'océan Atlantique redoutés par les sociétés littorales vint s'ajouter la menace réelle des incursions scandinaves et de la piraterie ¹²⁰. Lors des invasions vikings, à partir de la fin du VIII^e siècle, la mer devint clairement l'enfer dans l'imaginaire de l'homme médiéval. C'est par elle qu'arrivait le danger, voire la mort. En temps normal, elle

117. DUBY G., *An 1000 an 2000, sur les traces de nos peurs*, Textuel, Paris, 2001, 143 p.

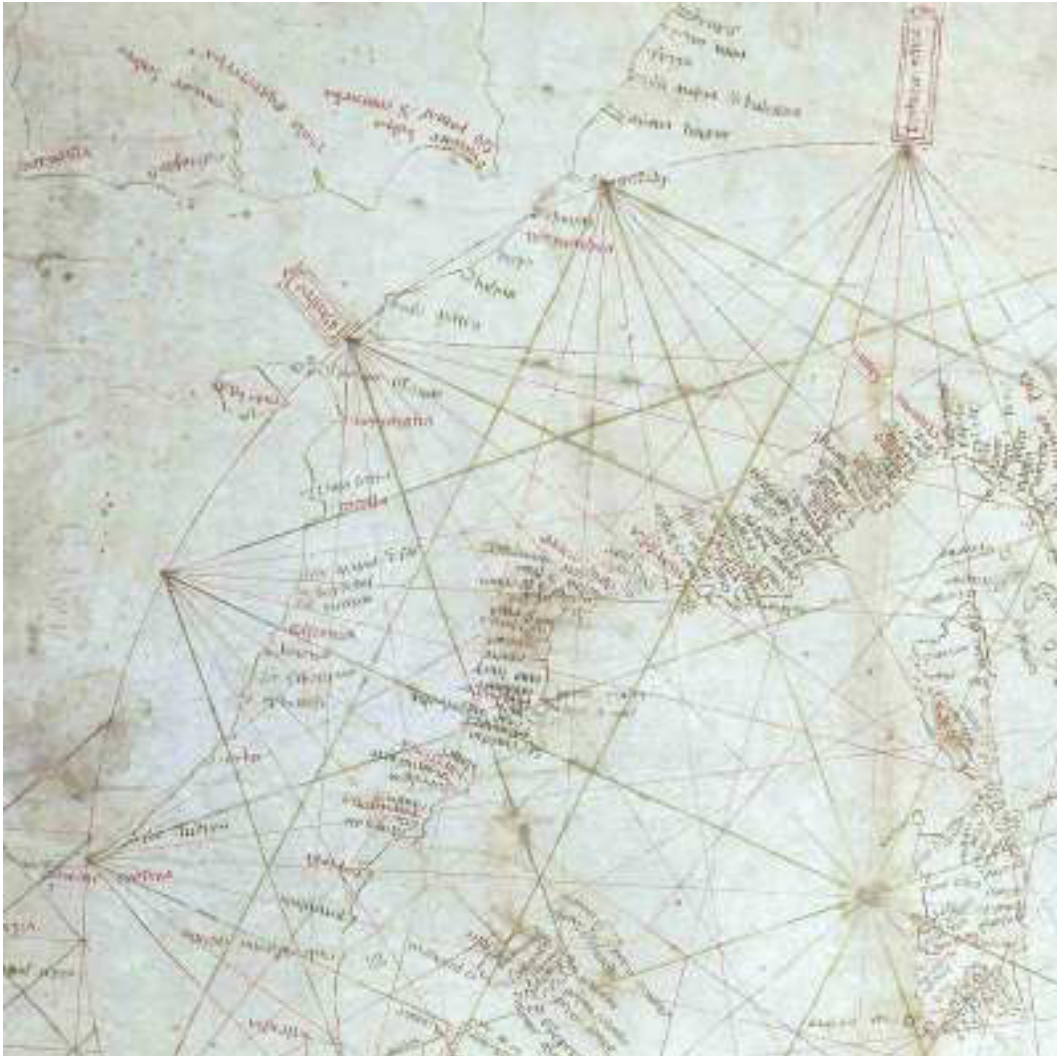
118. DUBOIS H., HOCQUET J.-C. et VAUCHEZ (COORD.) A., *Horizons marins. Itinéraires spirituels (V^e-XVIII^e siècles)*, Histoire ancienne et médiévale, Publications de la Sorbonne, 1987, 250 p.

119. CORBIN A. et RICHARD (DIR.) H., *Op. cit.*

120. *Ibid.*

épouvantait déjà l'opinion lors des tempêtes qui arrachaient des hommes à la vie. Mais les Vikings firent d'elle la porteuse de la barbarie, le « véhicule de Satan ». Si la société médiévale considérait la mer comme porteuse de malheurs, elle fut aussi porteuse de richesses. L'or blanc qu'était le sel permettait la conservation des denrées et fut ainsi l'objet d'échanges commerciaux avec des régions lointaines.

FIGURE 1.2 – La France et ses ports d'après la carte pisane (1290)¹²¹



Des cartes marines des rivages du continent européen furent alors réalisées dans le but de faciliter les échanges commerciaux par voie maritime, comme par exemple entre La Rochelle et la Ligue Hanséatique. En 1290, la carte « pisane »¹²² (fig. 1.2), représentation géographique globale des côtes européennes, fut réalisée. Perpendiculairement au trait de côte, les noms des ports sont mentionnés selon leur importance en noir ou en rouge. Cette carte « pisane » est un

122. Cette carte doit son nom au fait qu'elle fut découverte dans la ville italienne de Pise.

portulan, sorte de carte nautique des côtes dessinée avec une grande simplicité qui servait essentiellement au cabotage afin de repérer les ports et connaître leurs difficultés d'accès tels que les courants, hauts fonds et autres obstacles. Signe de l'importante activité commerciale de la ville de La Rochelle, le port atlantique de « Rocella » est inscrit en rouge sur ce portulan.

Pour Jules Michelet, la chasse à la baleine a aussi permis aux hommes de dépasser leur crainte de la mer et de se lancer dans la navigation hauturière. Il s'agirait de l'histoire d'un « *déplacement progressif des hommes et des bêtes vers le nord*¹²³ ». Sans en avoir réellement conscience, les baleiniers ont franchi un cap dans l'histoire de la navigation. Longtemps rabattue sur le rivage, la baleine, chassée pour sa viande et son huile, s'éloignait vers le nord à mesure que les hommes la traquaient. Mais cela n'arrêta pas ces derniers et elle fut très tôt chassée en pleine mer. Au IX^e siècle, les Basques furent les premiers à se lancer au large à la poursuite du cétacé¹²⁴ : « *On doit beaucoup à la baleine : sans elle, les pêcheurs se seraient tenus à la côte, car presque tout poisson est riverain ; c'est elle qui les émancipa, et les mena partout. Ils allèrent, entraînés, au large, et, de proche en proche, si loin, qu'en la suivant toujours, ils se trouvèrent avoir passé, à leur insu, d'un monde à l'autre*¹²⁵ ». Sans doute fallait-il un enjeu d'importance pour inciter des hommes effrayés à prendre le risque de se lancer sur cette mer inconnue. Jules Michelet va encore plus loin dans son argumentaire. Pour lui, la baleine et le baleinier sont les découvreurs du globe. Au XV^e siècle, Christophe Colomb et les chercheurs d'or eurent toute la gloire alors que les baleiniers avaient déjà marqué depuis longtemps les zones de pêche et les voies maritimes de l'océan Atlantique. Ainsi, même si les croyances entretenaient un sentiment d'effroi vis-à-vis de cet océan et de ses mystères, cela n'empêcha aucunement les pratiques de s'y développer au Moyen Âge. Il ne s'agissait peut-être pas encore d'une exploration consciente mais plutôt, comme le souligne J. Michelet, d'une exploration inconsciente engendrée par une volonté croissante d'exploitation des ressources océaniques.

Dès le XIII^e siècle, les récits d'explorateurs tels que ceux de Marco Polo, participèrent à un

123. MOULINIER L., « Les baleines d'Albert le Grand », *Médiévales*, n° 11, 1992, p. 117–128.

124. COLLET A. et COHAT Y., *Vie et mort des baleines*, Découvertes, Gallimard, Paris, 2000, 127 p.

125. MICHELET J., *Op. cit.*

changement des mentalités. Ce marchand vénitien arpenta le continent asiatique à la recherche de ses richesses et s'intégra à la civilisation mongole en entrant au service de l'empereur. A l'époque, les échanges commerciaux du continent européen avec les Indes s'intensifièrent. Cette volonté de concurrence commerciale finit par s'étendre à l'océan Atlantique puisque des explorateurs décidèrent d'y trouver un chemin plus court pour rallier les Indes par l'ouest afin de contourner la Méditerranée qui, au XV^e siècle, était majoritairement sous domination ottomane. C'est ainsi que cet océan est devenu l'objet d'exploration et de conquêtes lancées par des puissances souhaitant asseoir leur hégémonie sur un monde maritime encore mal connu.

D'importantes lacunes sur la configuration spatiale de la Terre ont été à l'origine de la découverte du Nouveau Monde en 1492. Cette date est souvent citée comme étant le début d'un changement de perception de l'océan Atlantique. Pourquoi Christophe Colomb était-il convaincu qu'il pourrait atteindre les Indes par l'ouest ? Selon ses lectures et notamment des ouvrages consacrés à la cosmographie, tels qu'*Imago mundi*¹²⁶, l'Asie aurait été beaucoup plus étendue qu'elle ne l'était en réalité. Il aurait donc été plus rapide de la rallier par voie de mer que par voie de terre. « *La tradition provoquant la découverte, voilà la formule qui pourrait résumer, au rebours des idées reçues, le problème des représentations spatiales du Moyen Age : felix error* » GAUTIER-DALCHÉ P., « Comment penser l'Océan ? Modes de connaissances des *finis orbis terrarum* du nord-ouest (de l'Antiquité au XIII^e siècle) », *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 17^e congrès, Nantes, 1986*, p. 217–233 ». Dès lors, la mise en place de grandes expéditions permit d'en savoir plus sur ces nouveaux horizons maritimes. La constitution de bestiaires d'animaux jusqu'alors inconnus des naturalistes participa à un début de désacralisation de cet espace maritime tant craint par le passé.

Mais le XV^e siècle ne fut pas simplement riche de découvertes géographiques et biologiques. Pour Michel Mollat, « *la découverte des Découvertes, c'est l'altérité* », l'autre, l'étran-

126. *Imago Mundi* est un ouvrage écrit par Pierre d'Ailly, théologien français du début du XV^e siècle. Christophe Colomb avait un exemplaire de ce livre lors de son premier voyage au Nouveau Monde.

ger qui n'est finalement pas si effrayant¹²⁷. Ce changement de perception de la mer par les sociétés se ressent dans la littérature moderne, et particulièrement dans la poésie qui du XV^e au XVII^e siècle, exploita ce thème sous un nouveau regard. Même si la mer restait le sanctuaire d'effroyables dangers, elle devint aussi l'objet d'un profond lyrisme. Nombreux sont les poètes de l'époque à s'émerveiller devant elle. En 1628, Marboeuf, qui voulut avec sa prose faire ressentir le mouvement de la vague, chanta : « *Et la mer et l'amour ont l'amer pour partage. Et la mer est amère, et l'amour est amer*¹²⁸ ».

127. CÉARD J. et MARGOLIN (DIR.) J.-C., *Voyager à la Renaissance*, Maisonneuve et Larose, Paris, 1987, 677 p.

128. CABANTOUS A., LESPAGNOL A. et PÉRON (DIR.) F., *Les Français, la terre et la mer (XIII^e - XX^e siècles)*, Fayard, Paris, 2005.

1.2 Une pratique qui se codifie pour devenir yachting

Après la Seconde Guerre mondiale, la plaisance connaît un essor tel qu'aujourd'hui, elle ne ressemble plus à ce qu'elle était quelques siècles auparavant. Fondamentalement, les principes qui définissent cette pratique, à savoir naviguer pour le plaisir, n'ont pas réellement évolué. Toutefois, dans l'esprit collectif, un phénomène de démocratisation de la plaisance se serait amorcé à partir des années 1950 – 1960. Mais peut-on considérer pour autant que cette pratique était auparavant réservée à une élite de yachtmen aisés ? Cette idée que la voile est un « sport de riches » est-elle une idée préconçue ? Ou au contraire, y a-t-il eu un phénomène de démocratisation au sortir de la Seconde Guerre mondiale, et si tel est le cas, quelles en sont les causes ?

1.2.1 Du *yacht* au *yacht*, de la guerre à la promenade

Une approche lexicale des termes *yacht* et *régate*

Jusqu'aux années 1950, le terme consacré pour désigner la voile sportive était « yachting ». Le terme « nautisme » était alors utilisé pour les sports d'eau tels que la natation mais ne comprenait pas les régates. Quant au mot « plaisance », même s'il existait déjà depuis plusieurs siècles, il ne devint populaire que dans les années 1960. Pourquoi cet anglicisme qu'est le mot « yachting » a-t-il longtemps pris le pas sur les mots français « plaisance » et « nautisme » ? Le Centre de Recherche d'Histoire Quantitative (CRHQ) a récemment mis au point, en complément du *Nouveau Glossaire Nautique d'Augustin Jal*¹²⁹, véritable référence de la langue française maritime, une bibliothèque virtuelle des dictionnaires de marine édités entre les XVII^e et XIX^e siècles. Les chercheurs du laboratoire Analyse et Traitement Informatique de la Langue Française (ATIFL) donnent une définition du yachting assez succincte : « *Navigation de plaisance, notamment à la voile [...]. Le mot s'est imposé, de par son origine anglaise, et a évincé le terme français de nautisme*¹³⁰ ». Toutefois, nous pouvons nous demander si les termes « Yachting » et « plaisance » désignent la même pratique ou s'il existe un élément les distinguant.

129. RIDEL E. et ZYSBERG A., *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Révision de l'édition de 1848*, CNRS Editions, Paris, 2011, 502 p.

130. Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, Définition du terme "yachting", consulté le 6/04/13, URL : <http://www.cnrtl.fr/definition/yachting>.

Vraisemblablement présent dans le paysage lexical français depuis le début du XVI^e siècle, le terme « yachting » serait un anglicisme lui-même dérivé du mot néerlandais *yacht*. Signifiant littéralement « chasse », ce mot désignait un navire de guerre rapide dont la mission était notamment la « chasse » des pirates. Toutefois, certains chercheurs considèrent que le mot yachting aurait été utilisé pour la première fois en Angleterre mais plus tard, vers le milieu du XVII^e siècle lors de la restauration de Charles II en 1660¹³¹. La définition du mot « yacht » a finalement évolué vers une toute autre signification, plus pacifique. En 1699, le terme était présent dans un récit de voyage touristique en Europe. L’auteur anonyme y décrivait une traversée difficile à bord d’un yacht d’Amsterdam à Rotterdam : « *Nous trouvâmes là un yacht fort propre, où nous montâmes le 13 du mois, pour aller à Rotterdam* »¹³². En 1702, le mot « yacht » est défini dans un dictionnaire de marine : « *Yacht, ou YAC, YAGT : bâtiment ponté & mâté en fourche, qui porte ordinairement un grand mât, un mât d’avant & un bout de beaupré [...] Il tire fort peu d’eau & est excellent pour de petites bordées. On a coutume de s’en servir à des promenades & à de petites traversées* »¹³³.

Cette définition assez précise était celle d’un type de yacht en particulier. Elle ne peut pas être généralisée à tous les navires de plaisance car l’élément définissant ce dernier est dans un premier temps son usage. Un bateau de pêche peut, à l’occasion, être utilisé comme bateau de plaisance. Marin-Marie, célèbre navigateur du XX^e siècle, qui considère simplement le yacht comme un bâtiment à usage privé, va même jusqu’à affirmer que le yacht pourrait être un simple tronc d’arbre brut : « *le capitaine Voss* »¹³⁴ *est bien venu de San Francisco à Londres par le Cap avec son Tilikum qui en était un, de tronc, creusé par les Indiens* »¹³⁵. Toutefois, même si l’usage peut faire de n’importe quel bateau une embarcation de plaisance, l’architecture et l’armement ne sont pas les mêmes puisque la construction navale de plaisance est davantage

131. COLLECTIF, *Loisirs sur l’eau : histoire de la plaisance en France, 1640-1940, Exposition au Musée de la Marine, Palais de Chaillot, novembre 1978 à janvier 1979*, Gallimard, Paris, 1979, 158 p.

132. MARTIN B., *Voyages faits en divers temps en Espagne, en Portugal, en Allemagne, en France, et ailleurs*, George Gallet, Amsterdam, 1699, 330 p., p 209.

133. AUBIN N., *Dictionnaire de marine : contenant les termes de la navigation et de l’architecture navale*, Jean Covens & Corneille Mortier, Amsterdam, 1736, 776 p.

134. John Klaus Voss (1857–1922) était un navigateur célèbre. En 1901, il acheta une pirogue à des amérindiens, et après un renforcement de la structure et l’avoir équipée pour la haute mer, partit naviguer autour du monde. VOSS J. K., *Aventures de mer*, Société d’éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, 1946, 286 p.

135. COLLECTIF, *Op. cit.*

centrée sur le confort, l'esthétisme et la performance du bateau.

A la fin du XVIII^e siècle, le mot « yacht » fit son entrée dans un ouvrage lexical général sous la définition d'une « *sorte de bâtiment qui va à voiles & à rames* ¹³⁶ ». Il y fut précisé que les yachts étaient très présents en Angleterre et en Hollande. Au début du XIX^e siècle, cette définition fut complétée par : « *qui sert ordinairement pour la promenade* ¹³⁷ ». D'un bâtiment de guerre, le yacht est devenu un « *bâtiment de plaisance, ayant la distribution intérieure d'une petite maison, toutes les commodités pour le coucher, le manger* ¹³⁸ ». Au début du XX^e siècle, la définition engloba non seulement les bateaux à voile et à rames mais aussi, avec le progrès technique, les bateaux à vapeur ¹³⁹.

Si une étude lexicographique permet une meilleure compréhension de l'évolution à travers les siècles de la notion du terme « yacht » et de son dérivé « yachting », qu'en est-il de la pratique même des régates ? En 1680, alors que le terme « yachting » ne fit son entrée dans un dictionnaire qu'un siècle plus tard, le mot « régate », quant à lui, y trouvait déjà une définition pour le moins localisée puisqu'il s'agissait de « *courses de barques sur le grand canal de Venise* ¹⁴⁰ ». Il n'était pas alors question de courses à la voile mais de courses à la rame ancestrales extrêmement populaires et toujours organisées de nos jours. Même s'il est fort probable que la pratique de ces courses était plus ancienne, la première source historique relatant une course de ce type date d'une célébration religieuse, la *Festa delle Marie* ¹⁴¹. Cette tradition aurait été instituée en souvenir d'un événement s'étant produit à la fin du X^e siècle. Lors d'une fête des mariages dans l'église de San Pietro du Castello, des pirates auraient enlevé les fiancées présentes afin de défier leurs futurs époux. Ces derniers se seraient alors lancés à la poursuite des brigands à bord de barques sur les canaux de Venise afin de délivrer leurs bien-aimées. Cette

136. COLLECTIF, *Dictionnaire de l'Académie Française, 6^e édition*, Académie Française, Paris, 1762, p 965.

137. COLLECTIF, *Dictionnaire de l'Académie Française, 6^e édition*, Académie Française, Paris, 1835.

138. Trésor de la Langue Française Informatisé, Définition et histoire du terme "yacht", consulté le 4/04/13, URL : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/visusel.exe?12;s=3359083890;r=1;nat=;sol=1;>

139. COLLECTIF, *Dictionnaire de l'Académie Française, 8^e édition*, p 742.

140. Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, Définition du terme "régate", consulté le 5/04/13, URL : <http://www.cnrtl.fr/definition/r%C3%A9gate>.

141. *Festa delle Marie* : Fête des Mariés.

pratique de défi sur l'eau se traduit en 1315 par l'inscription dans une loi vénitienne du mot *regatta*. Toutefois, l'origine de ce terme est encore incertaine. Pour certains, ce mot serait un dérivé du verbe *ragattar*, dont la définition datant de 1420 est la suivante : « *courir, lutter de vitesse (en bateau)* ¹⁴² ». Ce verbe proviendrait de *gatto* signifiant « chat », car « *le chat a la réputation d'être un animal particulièrement batailleur* ¹⁴³ ». Pour d'autres, *ragattar* viendrait du verbe *recaptare* dont la signification est « lutter, rivaliser ». Quoiqu'il en soit, si le terme « régates » est apparu un siècle avant le mot « yacht », il décrivait alors uniquement des courses à la rame. Le mot régates prit la signification de course à la voile plusieurs siècles plus tard. Il fallut en effet attendre la fin du XIX^e siècle pour qu'Emile Littré intègre à sa définition du mot « régates » la notion de course à la voile et plus uniquement à l'aviron : « *course d'embarcations, à la voile ou à l'aviron* ¹⁴⁴ ».

Une plaisance d'apparat pour la monarchie

En France, au milieu du XVI^e siècle, des festivités nautiques furent organisées à Paris sur la Seine en l'honneur du roi Henri II (1547-1559) et de son épouse Catherine de Médicis. En Angleterre, dès 1588, la Reine Elizabeth se fit construire un yacht de plaisance, le *Rat of Wight*. Puis, au XVII^e siècle, la Seine fut encore le théâtre privilégié de diverses courses nautiques, notamment en 1613 lors de jeux organisés pour célébrer la fin des trois années de deuil national suite à l'assassinat du roi Henri IV. Il s'agissait alors d'une plaisance d'apparat destinée à promouvoir une image fastueuse de la monarchie.

Durant la seconde moitié du XVII^e siècle, la pratique des régates connut un engouement de la part des monarchies européennes grâce à l'influence de Charles II (1660–1685), qui fut surnommé *Merrie Monarch* ¹⁴⁵ en raison de sa réputation d'hédoniste. D'ailleurs, certains considèrent que ce passionné de navigation aurait fait du yachting, qui n'était alors qu'une pratique de promenade sur l'eau et d'apparat, un véritable « sport » ¹⁴⁶. Avant de devenir roi d'Angle-

142. RIDEL E. et ZYSBERG A., *Op. cit.*

143. Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, Définition du terme "régates".

144. LITTRÉ E., *Op. cit.*

145. *Merrie Monarch* : le monarque joyeux.

146. BELY P.-Y., *Deux cent cinquante réponses aux questions du marin curieux*, Le Gerfaut, Bruxelles, 2004, 325 p.

terre, ce dernier passa plus de dix ans en exil en Hollande. Ce long séjour lui aurait permis de découvrir les joies de la navigation pour le plaisir. Son engouement fut tel qu'à l'occasion de son retour en Angleterre, il reçut en cadeau de la part de la ville d'Amsterdam un *yacht* luxueux de 18 mètres baptisé *Mary* (fig. 1.3).

FIGURE 1.3 – L'arrivée du roi Charles II d'Angleterre à bord de son yacht *Mary* à Rotterdam le 24 mai 1660¹⁴⁷



Il devint par la suite propriétaire d'une vingtaine de bateaux de plaisance dont il aurait, pour certains, réalisé les plans. Charles II serait à l'origine de la première régates courue sur la Tamise en 1661 contre son frère James, duc d'York, lui aussi passionné de navigation¹⁴⁸. Toutefois, cette affirmation qui donne au roi le statut symbolique de premier yachtman met à la marge les évolutions sociétales de l'époque. Certes, Charles II s'est illustré dans cette pratique. Toutefois, il serait risqué de considérer qu'il fut le premier yachtman sous prétexte que de nombreuses sources témoignent de son engouement pour cette pratique.

Peut-être influencé par son royal cousin, Louis XIV (1643–1715) commanda en 1675 à des constructeurs anglais deux répliques des navires de Charles II, à l'échelle 1/2 à destination des bassins de Versailles. Cet achat, dont il est fait mention dans les carnets de Colbert, aurait été entrepris davantage par goût de l'apparat que par réelle passion maritime¹⁴⁹. Ainsi, la cour

148. SONNIC E., *Op. cit.*

149. COLLECTIF, *Loisirs sur l'eau : histoire de la plaisance en France, 1640-1940, Exposition au Musée de la Marine, Palais de Chaillot, novembre 1978 à janvier 1979.*

du château de Versailles a-t-elle pu s'émerveiller devant des joutes navales dont le but consistait avant tout en une démonstration de la puissance guerrière des flottes royales de France. A l'origine de la création de nombreux arsenaux partout en France, la navigation était principalement pour Louis XIV une stratégie militaire destinée à asseoir son pouvoir sur les autres pays. Toutefois, « *les batailles navales et naumachies sont rares et les cérémonies à l'antique de triomphe naval sont inexistantes* ¹⁵⁰ ». Bien que rares, ces joutes se déroulant dans un esprit guerrier, le grand canal de Versailles fut ainsi le théâtre d'une certaine violence : « *en France, sous Louis XIV, la galère du capitaine général de la Méditerranée joutait contre celle de l'Amiral du Levant : la chiourme du vainqueur recevait double ration d'eau, celle du vaincu se faisait épousseter l'échine à coups de garcette* ¹⁵¹ .

Toutefois, la flottille de Versailles (fig. 1.4) était une véritable flotte miniature destinée principalement à une plaisance d'apparat et de promenade. Les bateaux, pour beaucoup armés tels de véritables navires de guerre, étaient aussi richement décorés de franges d'or, de taffetas, etc. S'apparentant à de véritables petits palais flottants, ils faisaient d'ailleurs partie intégrante des rites de la cour : « *accompagner le roi sur le grand vaisseau lors d'une fête ou d'une promenade est un privilège de cour* ¹⁵² ».

Au XVIII^e siècle, la navigation pour le plaisir ne cessa pas chez les têtes couronnées puisque Louis XVI possédait un canot basé à Cherbourg et que la reine Marie-Antoinette prenait plaisir à canoter à Versailles sur son *Marie-Thérèse* qui devint plus tard la propriété de Napoléon. Ce dernier jugea d'ailleurs nécessaire de disposer lui aussi d'un yacht officiel. Cependant, ces yachts n'étaient pas des bateaux de régates. Même s'ils rivalisaient avec les yachts anglais, il ne s'agissait là que d'une compétition esthétique dans une « course à la puissance politique ¹⁵⁴ » dont l'unique but était d'asseoir l'autorité du roi de France en montrant sa richesse aux autres monarques d'Europe.

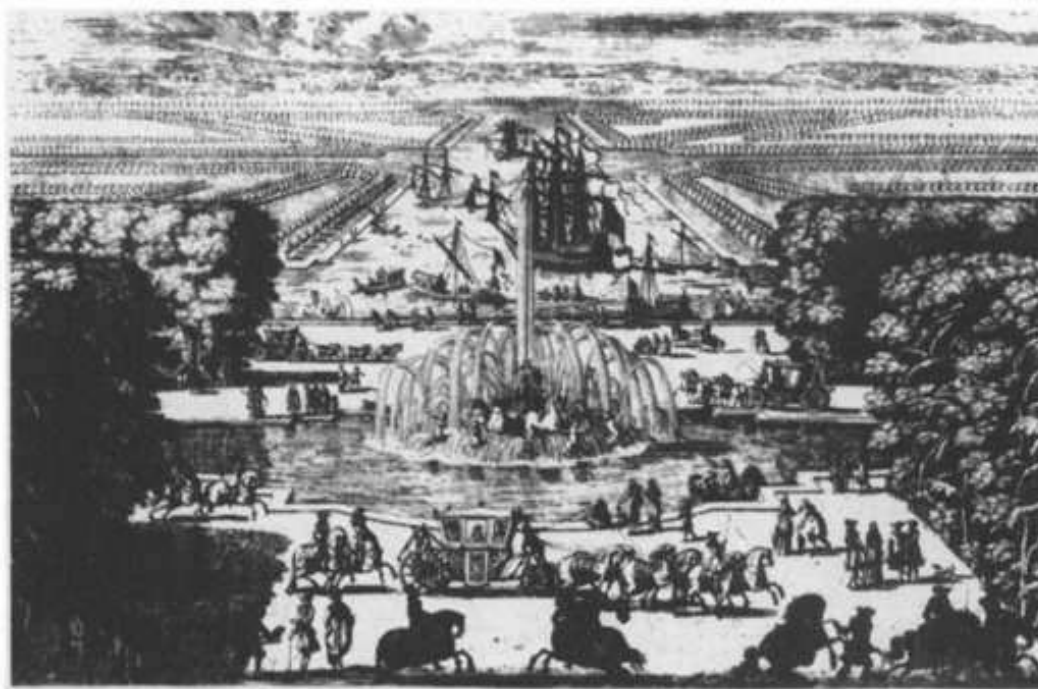
150. SOULLARD E., « Les eaux de Versailles sous Louis XIV », *Hypothèses*, n° 1, 1997, p. 105–112.

151. COLLECTIF, *Op. cit.*

152. *Ibid.*

154. COLLECTIF, *Op. cit.*

FIGURE 1.4 – La flottille de Versailles sur le Grand Canal (fin XVII^e siècle) ¹⁵³



Le canotage, une autre vision de la navigation pour le plaisir

En parallèle de cette plaisance d'apparat, la pratique du canotage devint une mode. Sous le Second Empire, nombreux furent les médecins à conseiller à leurs patients de s'adonner au canotage car cette pratique « *développe nos bras trop faibles et nos poitrines trop étroites* ¹⁵⁵ ». Le journaliste et romancier français du XIX^e siècle, Alphonse Karr (1808–1890), déclara d'ailleurs en 1858 que le canotage « *est un grand remède, une sorte de panacée à la portée de chacun* ¹⁵⁶ », ce que l'historien André Guillerme nomme « l'aquosité dominicale ». Sans distinction sociale, les Français pouvaient pratiquer le canotage selon leurs moyens. Le bourgeois parisien ne restait pas à Paris mais partait plutôt s'adonner au plaisir de la navigation sur la mer la plus proche, souvent dans l'estuaire de la Seine.

A l'instar de Renoir qui s'est beaucoup inspiré des canotiers, le peintre Manet a réalisé le tableau *En bateau* (fig. 1.5), œuvre représentative de l'esprit de la navigation en canot à la fin du XIX^e siècle. Selon Frédéric Delaive, qui a consacré une thèse au canotage qu'il considère comme le premier loisir moderne à Paris, la conquête de l'eau fut favorisée par des événe-

155. GUILLERME A., « Le testament de la Seine », *Revue de géographie de Lyon*, n° 65, 1990, p. 240–250.

156. *Ibid.*

FIGURE 1.5 – Tableau *En Bateau* d'Edouard Manet ¹⁵⁷



ments géopolitiques internationaux. Le « rêve maritime » aurait changé de forme au début du XIX^e siècle, suite à la Révolution et aux guerres menées par l'empire. Pour le chercheur, « *Les défaites navales d'Aboukir (1798) et de Trafalgar (1805) révélèrent à l'opinion publique française l'importance militaire de la Marine. Cette prise de conscience aboutit à un engouement général pour la chose nautique* ¹⁵⁸ ». C'est ainsi que dans l'imaginaire collectif, la figure du corsaire aurait supplanté celle de l'explorateur notamment grâce à d'illustres figures telles que Surcouf. Toutefois, si les promeneurs de la Seine se rêvaient corsaires, « *les barques traditionnelles à fond plat ne suffisaient plus à créer l'illusion maritime* ». C'est ainsi que dans les années 1840, des embarcations de type canot à voile utilisées jusqu'alors sur le littoral normand bouleversèrent les usages de la promenade fluviale, et particulièrement sur la Seine. Cette nouvelle manière de naviguer, qui rencontra un vif succès, fut appelée le canotage.

Certains chercheurs considèrent que les pêcheurs s'adonnaient aussi à une pratique de la régates non institutionnalisée. Peut-on considérer que tenter d'arriver avant les autres au port afin

158. DELAIVE F., « De la promenade en bateau au canotage, à Paris et ses environs (XVIII^e–XIX^e siècles) », *Hypothèses*, n° 1, 1997, p. 89–96.

d'écouler sa pêche relève de la régate ? Certes, les bateaux de pêche étaient en compétition, et même si certains ont pu éprouver du plaisir à se défier mutuellement, leur objectif fondamental restait mercantile. Il n'est donc pas possible d'assimiler ce type de navigation à des régates organisées dans le but de se défier par pur plaisir compétitif. Toutefois, en dehors de leurs activités professionnelles, les gens de mer naviguaient aussi pour le plaisir et ont d'ailleurs été à l'origine de l'organisation de nombreuses régates.

1.2.2 Une pratique en lien avec un transfert culturel ?

L'importation de sports anglais, un processus géopolitique complexe

Le premier club nautique aurait été créé à Cork en Irlande en 1720. Il est parfois même avancé que l'essor du yachting en Irlande et en Angleterre serait dû à la configuration géographique exceptionnelle de ces pays¹⁵⁹. Cette affirmation selon laquelle les îles seraient des lieux plus propices au développement d'une pratique sportive telle que le yachting nous incite à nous demander si l'Angleterre était vraiment en avance par rapport à la France ou s'il y a eu un transfert culturel entre l'Angleterre et la France par l'intermédiaire du sport ? Pour de nombreux chercheurs, des sports tels que le golf, les courses de chevaux ou encore les régates sont nés en Angleterre au XIX^e siècle. Puis une conjonction de facteurs telle qu'une « *intensification des échanges commerciaux et culturels dans les villes portuaires* », aurait permis « une greffe du modèle anglais¹⁶⁰ » en France, et particulièrement dans le Nord. Toutefois, cette théorie d'un transfert culturel est encore aujourd'hui l'objet d'un débat historiographique.

Richard Holt, historien du sport, a mené une enquête sur l'arrivée de sports anglais en France durant la seconde moitié du XIX^e siècle. Trois sports populaires ont été étudiés : le soccer¹⁶¹, le rugby et l'athlétisme. L'aviron aurait aussi été introduit à cette époque. Le yachting, qui n'était pas encore un sport populaire, n'est certes pas cité dans ces travaux mais, d'après de nombreux chercheurs, celui-ci aurait aussi été simplement l'objet d'un transfert entre l'Angleterre

159. COLLECTIF, *Op. cit.*

160. CHOVAUX O., « La diffusion des sports athlétiques sur le littoral du Pas-de-Calais (fin du XIX^e siècle-années 1920) : "greffe du modèle anglais" ou " mésentente cordiale" ? », *Revue du Nord*, n° 389, 2011, p. 111-132.

161. Football en salle.

et la France. Cependant, « *ce court résumé suggère que les importations culturelles étrangères s'adoptent facilement au terme d'un processus relativement simple. Or, cette vision des choses est à la fois simpliste et incomplète* ¹⁶² ». Nous pouvons donc nous demander si l'essor d'un sport est lié à l'histoire du pays dans lequel il s'est développé. En effet, la pratique sportive est le reflet de l'évolution d'une société. Avancer que le yachting s'est d'abord développé en Angleterre grâce à sa situation géographique exceptionnelle est non seulement réducteur mais aussi très discutable.

Selon le chercheur David Underdown, les Français n'ont pas toujours imité les pratiques sportives des Anglais, bien au contraire. La boxe anglaise, qui se pratiquait à mains nues, en est un bon reflet : « *ils considéraient en effet cette pratique comme un parfait exemple de la brutalité et de l'hypocrisie de la culture britannique, alors qu'elle symbolisait outre-Manche, où elle prospéra pendant les guerres napoléoniennes, la virilité nationale* ¹⁶³ ». Ce ressentiment envers les Anglais et leurs pratiques fut général pour le peuple français, hormis quelques anglophiles, jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Pourquoi cette hostilité cessa-t-elle à ce moment précis ? Selon l'historien anglais Eugen Weber, le terme de ce processus dans les années 1880 serait l'une des conséquences de la guerre franco-prussienne qui aurait fait chuter la France de son piédestal européen qu'elle n'avait pas quitté depuis le règne de Louis XIV ¹⁶⁴. En perdant ce statut de pays dominant, la société française aurait alors commencé à s'ouvrir à d'autres influences culturelles et sportives.

Cette explication est certes un facteur majeur du développement de sports anglais en France. Toutefois, il n'explique pas à lui seul cet engouement. En cette fin de XIX^e siècle, l'Angleterre a, par son histoire, l'image « *d'une société dynamique et réformatrice dans le domaine de l'économie, mais aussi de la politique et de la culture. Elle est tout à la fois entreprenante*

162. HOLT R., « Le destin des "sports anglais" en France de 1870 à 1914 : imitation, opposition, séparation », *Ethnologie française*, n° 4, 2011, p. 615–624.

163. UNDERDOWN D., *Start of play : cricket and culture in eighteenth century England*, Penguin Books, Harmondsworth, 2000, 288 p. in HOLT R., *Art. cit.*

164. WEBER E., « Pierre de Coubertin and the introduction of organised sport into France », *Journal of Contemporary History*, n° 5, 1970, p. 3–26.

*et stable, hiérarchique et progressiste*¹⁶⁵ ». Ce pays est donc devenu un exemple à suivre pour la France mais aussi pour l'Allemagne. Mais ces deux nations eurent une approche différente dans la façon d'assimiler ces pratiques sportives anglaises. Une diaspora britannique vivait en Allemagne, ce qui permit un apprentissage direct de sports tels que l'athlétisme. En revanche, malgré une proximité géographique, les Anglais étaient peu nombreux à vivre à Paris. Nous pouvons d'ailleurs nous demander si cet éloignement était lié à cette rivalité ancestrale entre la France et l'Angleterre et si l'assimilation de pratiques sportives anglaises a été plus aisée en Allemagne grâce à une plus grande proximité culturelle entre les deux pays. Toujours est-il que le processus de transmission sociale fut moins aisé en France qu'en Allemagne. Alors qu'outre-Rhin, la classe moyenne eut accès aux pratiques sportives venues d'Angleterre, en France, elle fut dans un premier temps le fait de la noblesse et de la haute bourgeoisie.

Le *Royal Cork Yacht Club*, plus ancien yacht club ?

En Angleterre, à partir de 1660, Charles II s'adonna à la navigation avec enthousiasme sur la Tamise. Rapidement, nombre de ses courtisans suivirent son exemple et développèrent cette pratique dans leurs contrées. Peu de temps après le retour triomphant du roi, le yachting se développa ainsi dans la ville portuaire de Cork. Les administrateurs du *Royal Cork Yacht Club*, qui est considéré comme étant le plus ancien yacht-club du monde, font aujourd'hui la supposition que cette création serait en lien direct avec la passion du roi hédoniste. En effet, au début du XVIII^e siècle¹⁶⁶, le jeune William O'Brien, neuvième Lord Inchiquin, âgé de 26 ans, et cinq de ses amis, décidèrent de formaliser leurs activités nautiques en créant le *Water club of the Harbour of Cork*. Or, William O'Brien était l'arrière-petit-fils de Murrough O'Brien, sixième Lord Inchiquin qui fut membre de la cour de Charles II de 1660 à 1662¹⁶⁷. Pour les membres du club, cette filiation est une preuve non négligeable de l'influence du roi d'Angleterre sur l'émergence de structures liées au développement du yachting dans le pays.

165. HOLT R., *Art. cit.*

166. Les administrateurs du yacht club affirment qu'il aurait été créé en 1720. Daniel Charles considère quant à lui que sa création daterait de 1704.

167. Yacht Club de Cork, Histoire du Royal Cork Yacht Club, consulté le 2/05/13, URL : <http://www.royalcork.com/club-history/>.

Dans les années 1820, suivant l'effet de mode d'autres clubs créés par la suite, le mot « yacht » fut ajouté à son nom devint le *Cork Harbour Yacht Club*. Certains considèrent que ce changement d'appellation serait en lien avec le début de la compétition au sein du club ¹⁶⁸. Enfin, en 1831, le roi William IV décida de lui accorder le privilège d'utiliser le préfixe « royal ». C'est ainsi que celui qui est considéré comme étant le premier yacht-club du monde, est devenu le *Royal Cork Yacht Club*.

Toutefois, cette paternité du yachting est discutée par différents chercheurs. Il semblerait en effet que les premières activités du *Water Club* consistaient à la base en l'organisation de défilés nautiques ou l'esthétisme occupait une place importante. Il n'y aurait pas eu à l'origine de confrontations pouvant s'apparenter à des régates. Donc, ne disposant pas de sources relatant l'organisation de régates à Cork au XVIII^e siècle, certains émettent l'hypothèse que le changement de nom du *Water club* en *Yacht club* marquerait le début réel de l'organisation de régates ¹⁶⁹. Par conséquent, ce dernier ne serait pas le premier yacht-club. Il s'agirait en réalité de la *Cumberland sailing society* fondée par le duc de Cumberland et de son frère. Le 11 août 1749, douze voiliers disputèrent une régate sur la Tamise en présence du roi George III qui remit le trophée au vainqueur. A l'origine de cet événement, le duc de Cumberland et son frère finirent par créer en 1775 la *Cumberland sailing society*. Mais nous pouvons nous interroger sur le rayonnement de ces deux clubs et s'ils furent ou non la conséquence d'un phénomène global qui se serait traduit plus rapidement dans des pays où le contexte social s'y prêtait.

Alors que la Société des Régates Rochelaises (S.R.R.) fut officiellement créée en 1860, les premières régates officielles à Royan furent organisées en 1851 par des Bordelais en villégiature dans le cadre de la création d'une Société des Régates de la Gironde. Toutefois, cette antériorité de neuf ans ne peut constituer la preuve que la plaisance a d'abord existé à Royan puis à la Rochelle. En effet, il faut attendre 1838 pour que la première Société des Régates en France soit officiellement créée. Il s'agit de la Société des Régates du Havre (S.R.H.). Les premières vraies

168. CHARLES D., *Histoire du yachting*, Arthaud, Paris, 1997, 360 p.

169. LE CARRER O., *Op. cit.*

régates à la voile en mer auraient donc été organisées au Havre en 1839. Cette dernière est souvent citée comme étant le précurseur des régates en France. Or, cette affirmation est discutable. En effet, les archives du Yacht Club de France témoignent de l'organisation de nombreuses compétitions de type régates plusieurs décennies avant la création officielle de structures de type yacht-club. En 1801, des régates se disputaient déjà le long des côtes françaises et notamment à La Rochelle : « *Si l'on cite souvent les régates du Havre de 1839 comme date de création des premières lignes de départ, une coupe nautique du 18 Brumaire an X (9 novembre 1801), retrouvée à La Rochelle, témoigne de l'ancienneté de cet appétit de compétition*¹⁷⁰ ». La création de yacht clubs ne marque donc pas le début de l'activité mais fut l'évolution d'une pratique qui s'organise.

170. YACHT CLUB DE FRANCE, *Fonds moderne 1890–2002, Répertoire numérique détaillé de la sous-série GG7, Service Historique de la Défense, Vincennes.*

1.3 Une pratique sociale qui évolue

1.3.1 Une diffusion grâce à des institutions

L'America's Cup, une coupe qui suscite un engouement mondial

Si la Société des Régates du Havre organisait des courses chaque année, la proximité géographique de cette ville du nord de la France avec l'Angleterre est peut-être à l'origine de sa création. Dès le milieu du XIX^e siècle, les yachtmen anglais vinrent affronter les yachtmen français a priori moins nombreux qu'eux. Cette rivalité sportive fut aussi d'une certaine façon l'occasion de ranimer une flamme patriotique et de lutter à nouveau contre cet ancien ennemi qu'est l'Angleterre.

En 1851, un événement fit vaciller la suprématie des yachtmen anglais lors de la Coupe des Cent Guinées¹⁷¹, une course se déroulant autour de l'île de Wight en Angleterre. Le gagnant devait remporter un trophée conçu par le joaillier de la Reine d'Angleterre avec 134 onces d'argent. Seize bateaux participèrent à cette régates dont quinze yachts anglais du *Royal Yacht Squadron* et une goélette baptisée *America* du New York Yacht Club. Contre toute attente, les Américains gagnèrent la course et donc la Coupe des Cent Guinées. Dès lors, cette dernière fut rebaptisée « *America's Cup* »¹⁷². La victoire du yacht *America* largement relatée par la presse internationale toucha l'opinion publique. Si cette course se disputait sur un plan sportif, elle ne manque pas de rappeler l'affrontement des Anglais et des Américains lors de la Guerre d'Indépendance qui aboutit à la victoire de ces derniers. Ce type d'événement contribua à l'engouement populaire pour le yachting. Mais les régates ne furent pas les seules à assurer la promotion de cette pratique.

171. Ancien nom de la Coupe de l'America qui est le plus ancien trophée au monde.

172. La Coupe de l'America est actuellement la troisième plus ancienne manifestation sportive au monde après le Championnat du monde de jeu de paume qui se dispute depuis 1740 et *The Boat Race*, célèbre course d'aviron qui oppose les universités d'Oxford et Cambridge.

Le Yacht, un journal qui contribue à la promotion du yachting

A la fin du XIX^e siècle, la parution d'un journal permit aussi une meilleure diffusion des informations concernant l'organisation de régates. *Le Yacht*(1878–1968) était une revue qui s'intéressait au début de son activité aussi bien à la marine marchande, de guerre, de pêche ou de voile. Puis, progressivement, les auteurs se consacrèrent, et ce jusqu'en 1968, à de nouveaux types de pratiques apparues grâce au progrès technique, tels que la marine à vapeur ou le motonautisme. Cette revue est une source non négligeable d'informations sur l'évolution des du yachting. *Le Yacht* mettait en effet à disposition des marins avertis et amateurs des documents, tels que des plans de bateaux, de gréements, des jauges ¹⁷³, des récits de croisières, des photographies, des indications pour effectuer soi-même des réparations sur son bateau, des informations sur les bâtiments de commerce et de pêche mais aussi des règlements de courses et des informations diverses sur les régates et sur la vie des clubs.

En cette fin de XIX^e siècle, ce périodique présentait déjà des calendriers de courses conséquents ¹⁷⁴, qui n'étaient pas uniquement réservés à une élite de yachtmen. *Le Yacht* fit notamment état de régates de pêcheurs contre des amateurs. Cette plaisance populaire était une « *plaisance, plus proche des « Régates d'Argenteuil » (Monet) ou du « Déjeuner des Canotiers » (Renoir) ou encore des souvenirs de Maupassant, intitulés « Sur l'eau » [qui] se faisaient d'une façon spontanée, bon enfant, et demeurait assez éloignée des grandes régates internationales fréquentées par les rois et les milliardaires de l'époque, même si les uns et les autres partageaient un même amour de la voile et de la compétition* ¹⁷⁵ ». Un autre écrivain de renom, Marcel Proust détestait les équipements touristiques présents sur le littoral mais déclarait en tant qu'amoureux de la mer que « *le plus grand charme d'un yacht, de l'ameublement d'un yacht, des toilettes de yachting, est leur simplicité des choses de la mer, et j'aime la mer!* ¹⁷⁶ ». L'homme de lettres aimait ce bonheur simple de naviguer pour se sentir bien, en harmonie avec les éléments.

173. Jauge : système de mesure du volume d'eau déplacé par un bateau, s'exprimant en tonneaux.

174. YACHT-CLUB DE FRANCE, *Le Yacht, bulletin officiel du Yacht-Club de France*, 1868.

175. WILLIAMSON J.-M., *Voyage au pays de la plaisance de 1859 à 2000*, Editions des Deux-Rives, Nantes, 2008, 424 p.

176. PROUST M., *Op. cit.*

Le Yacht Club de France (YCF) : Trois lettres, un symbole

A la fin de la première moitié du XIX^e siècle, sous le règne de Louis-Philippe (1830–1848), les pratiques de loisirs de la haute société française évoluèrent. Selon certains chercheurs, la Monarchie de Juillet aurait enterré les modes de sociabilité qui existaient sous l’Ancien Régime. Ainsi, le cercle aurait succédé au « salon »¹⁷⁷. Toutefois, l’effondrement monarchique n’eut pas pour conséquence directe la disparition des pratiques de cour. La pratique du salon ne devint pas désuète au XIX^e siècle, bien au contraire. Les grands salons mondains étaient encore très nombreux en milieu urbain et particulièrement au sein de la société parisienne. Ce transfert de la pratique de salon de la cour nobiliaire à une société plus bourgeoise permit toutefois l’essor de nouvelles pratiques, dont celles du cercle. Mais « *si l’apparition du cercle témoigne de l’émergence des bourgeoisies et de l’affaiblissement du pouvoir à la fois politique et social des élites anciennes, il semble que ces dernières soient pourtant demeurées l’un des rouages essentiels de la sociabilité parisienne au long du XIX^e siècle* »¹⁷⁸. En effet, la création du Jockey Club, l’un des plus prestigieux cercles de Paris, fut encore le fait d’une élite nobiliaire.

Au XIX^e siècle, les membres de l’élite urbaine se devaient, selon les codes de la haute société, de faire partie d’un cercle sportif ou culturel, ce qui entraîna une augmentation significative de leur nombre. Dans la capitale française, alors qu’ils n’étaient que 21 en 1860, 73 cercles parisiens existaient en 1885¹⁷⁹. Parmi ces structures, en majeure partie destinées à un entre-soi aristocrate, quelques-unes se distinguèrent par une certaine ouverture aux élites nouvelles. Elles furent d’ailleurs considérées comme étant « mixtes » car composés de membres de la noblesse tout en s’ouvrant à la nouvelle élite que constituait la bourgeoisie. A l’époque, le yachting était, quant à lui, tout comme l’équitation, une pratique sportive élitiste composée d’aristocrates puis peu à peu de mondains de la haute bourgeoisie qui entrèrent progressivement dans ces cercles fermés. Si naviguer pour le plaisir semblait accessible à tous, le yachting n’était donc pas encore une pratique sportive ouverte aux diverses classes sociales.

177. AGULHON M., *Le cercle dans la France bourgeoise 1810-1848*, Cahiers des Annales, Librairie Armand Colin, Paris, 1977, 105 p.

178. BRAVARD A., « Le cercle aristocratique dans la France bourgeoise 1880–1939 », *Histoire, économie et société*, n° 1, 2011, p. 85–99.

179. *Ibid.*

La deuxième moitié du XIX^e siècle fut le théâtre de création de diverses structures tels que des cercles nautiques, yachts clubs et sociétés des régates. La multiplicité de cercles nécessita une centralisation de leurs activités afin de faciliter les échanges et les participations aux régates. De nombreux régatiers émirent alors le souhait qu'une structure permettant une organisation centralisée d'événements autour de la pratique du yachting soit aussi créée.

Les membres de la Société des Régates Parisiennes, fondée en 1853, finirent par entreprendre des démarches afin qu'un organisme supérieur consacré au yachting soit créé. Ces dernières aboutirent au bout de plus de dix ans. Le 15 juin 1867, la Société d'Encouragement pour la Navigation de Plaisance fut créée par le ministère de la Marine sous le parrainage impérial de Napoléon III. Le 11 novembre de la même année, ses fondateurs lui ajoutèrent le titre de *Yacht Club de France*. Signe que la plaisance est fille des autres marines, le président du *Yacht Club de France* nommé en 1868 n'était autre que l'amiral Rigault de Genouilly, ministre de la Marine. L'objectif de ce club était alors de « *concourir au développement de la navigation de plaisance sous toutes ses formes ; en croisière comme en course, défendre et promouvoir les valeurs de solidarité, de courtoisie et d'élégance morale qui animent tous les gens de mer* ¹⁸⁰ ».

A l'aube de la Première Guerre mondiale, le YCF fut reconnu par l'Etat comme étant une structure d'utilité publique. Tout au long du XX^e siècle, il compta parmi ses membres d'illustres navigateurs dont notamment Jules Verne, écrivain mais aussi plaisancier, Virginie Hériot, célèbre navigatrice du début du XX^e siècle, Alain Gerbault, le commandant Charcot, navigateur et explorateur polaire, qui fut d'ailleurs président du club, Marin-Marie, ainsi qu'Eric Tabarly.

180. Yacht Club de France, Histoire du Yacht Club de France, consulté le 16/11/12, URL : <http://www.ycf-club.fr/HTML/histoire.htm>.

1.3.2 Une promotion grâce à d'illustres figures

Le yachtman, officier de la plaisance ?

Yachtman n'était pas un métier mais un statut que quiconque pouvait s'attribuer. Depuis le milieu du XIX^e siècle, le yachting s'est développé avec pour modèle d'identification la marine de pêche mais surtout celle de guerre. Les marines marchande et scientifique furent moins utilisées comme exemples bien qu'aujourd'hui, les observations scientifiques permettent à un nombre croissant de plaisanciers de donner un but à leur navigation ¹⁸¹.

Depuis le début de la pratique en France au milieu du XIX^e siècle, les yachtmen se sont battus pour obtenir le droit d'être seuls maîtres à bord, sans la présence d'un capitaine professionnel. Ils échappèrent ainsi à la réglementation de l'Inscription Maritime à laquelle devaient se plier les marins professionnels. Ce droit exceptionnel accordé aux navigateurs pour le plaisir retira toutefois un certain crédit à la pratique. Aussi, pour asseoir sa légitimité, la communauté des yachtmen œuvra afin de se rendre indispensable aux autres marines en créant des emplois pour des matelots, mais aussi en stimulant la construction navale grâce à des innovations techniques. Dans une marine professionnelle où la motorisation est de plus en plus importante, les yachtmen veulent que leur pratique de loisir devienne une sorte de sanctuaire de la tradition, « *un conservatoire des savoirs et savoir-faire liés à la navigation à la voile* ¹⁸² » utile à toutes les marines. De plus, jusqu'à la fin des années 1950, la diffusion d'une image de professionnel de la mer, entretenue notamment par des codes vestimentaires, apporte davantage de crédit au yachtman.

Cette photographie (fig. 1.6) prise lors d'une remise de prix en 1958 au lac de Virelles est représentative du code vestimentaire des yachtmen. Les deux femmes présentes lors de la prise du cliché n'ont sans doute pas participé à la course. L'une d'entre elles, à gauche de l'image, est sûrement l'épouse de l'un des participants et l'autre, plus au centre, n'est autre que la propriétaire du château et du lac de Chimay où a lieu la régates.

181. BRULÉ-JOSSO S., « Les plaisanciers et le vrai marin », *Ethnologie française*, n° 42, 2012, p. 733–745.

182. *Ibid.*

FIGURE 1.6 – Remise des prix de la régates de Virelles en Belgique (1958) ¹⁸³



Le yachtman qui, de manière générale, est un homme, porte, lorsqu'il est à terre, une casquette blanche et un blazer bleu marine sur lequel est souvent apposé l'écusson du club dont il défend les couleurs. Cette tenue s'inspire directement de la tenue d'officier de marine. Toutefois, ce code vestimentaire va peu à peu disparaître lorsque la voile va commencer à se démocratiser. Aujourd'hui, elle n'est plus du tout portée par les plaisanciers, hormis dans quelques clubs tels que le Yacht-club de Monaco où la distinction sociale a encore toute son importance.

L'image du yachtman a longtemps été celle d'un homme dans la force de l'âge issu de la classe aisée, bien souvent aristocrate ou au moins notable et dont le métier est principalement chef d'entreprise, médecin ou cadre. Il n'était pas rare aussi que ces derniers occupent des fonctions importantes au sein des autres marines de guerre, de pêche ou commerciale. Il existait donc une discrimination sociale mais aussi économique au sein du cercle des yachtmen qui se traduisait notamment par l'importance des moyens financiers engagés par le yachtman dans la construction de son yacht. A partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, des yachts clubs ont été créés par des passionnés de voile. Parmi eux, des personnalités ont émergé et ont permis une

véritable popularisation de la pratique du yachting auprès du public.

Ces grands marins professionnels sont devenus aux yeux du public des figures idéalisées de « vrais marins ¹⁸⁴ » aux qualités morales et physiques exceptionnelles. Pour les plaisanciers, cette idéalisation s'est souvent traduite par une identification à ces « héros des mers ». Selon l'ethnologue Stéphanie Brulé-Josso, « ces processus d'idéalisation/identification participeraient à la construction de la pratique depuis ses débuts ¹⁸⁵ ». Il existe donc un véritable paradoxe au sein de la plaisance contemporaine. Cette pratique étant définie comme moderne s'est en réalité construite grâce à l'appropriation de « représentations, d'organisations sociales et matérielles issues de stéréotypes traditionnels ¹⁸⁶ ». Ainsi, avant la médiatisation des exploits d'Eric Tabarly qui est souvent cité comme étant le symbole de la plaisance moderne, une génération de grands navigateurs s'est illustrée au début du XX^e siècle et a favorisé le développement du yachting. Une présentation de quelques-unes de ces figures de la navigation qui ont permis un processus d'identification est donc nécessaire à la compréhension de l'engouement populaire croissant pour le yachting.

Albert I^{er} de Monaco, un prince navigateur

De nombreux rois disposaient de leurs yachts personnels mais cela n'était pas pour autant le signe d'une passion pour la voile. Albert I^{er} (fig. 1.7) était quant à lui un authentique yachtsman puisqu'en parallèle de sa passion pour la science qui le mena à financer d'importantes campagnes océanographiques, ce dernier était aussi un passionné de yachting.

A peine sorti de l'adolescence, il posséda un cotre ¹⁸⁸ construit aux Etats-Unis. En 1862, deux premières régates furent organisées dans la baie de Monaco. Puis, en 1888, le prince décida de créer une Société des Régates qui devint en 1953 le Yacht club de Monaco. En 1873, lors d'un voyage en Angleterre, il tomba sous le charme d'un voilier de 31 mètres de long ayant déjà gagné des courses au large qu'il décrivit en ces termes : « *Sur les lignes parfaites d'une coque*

184. BRULÉ-JOSSO S., *Art. cit.*

185. *Ibid.*

186. *Ibid.*

188. Cotre : Gréement de bateau à voile composé généralement d'un mât central et d'une surface de voiles à l'avant divisée au moins en deux voiles.

FIGURE 1.7 – Albert I^{er}, prince de Monaco (1848–1922) ¹⁸⁷



noire rehaussée par une ceinture d'or; deux mâts se dressaient, audacieux et forts, cambrés vers leurs parties hautes sous l'irréprochable raideur du gréement... Et tout cela offrait aux yeux le charme de la sincérité, car la Pleiad, élégante, encore jeune, ménagée par la fortune de la mer pouvait se passer de maquillage ¹⁸⁹ ». Cette passion pour la voile ne le quitta jamais et lui valut le surnom de « Prince navigateur ».

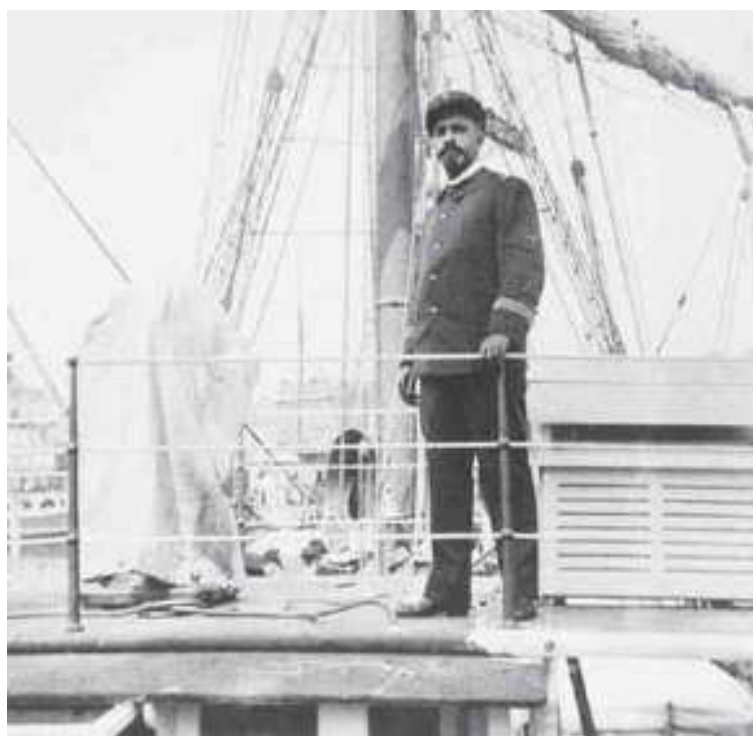
Le yachting pour le Commandant Charcot, une pratique « d'intérêt national »

Un autre homme de science a beaucoup agi pour le développement du yachting en France. Il s'agit de Jean-Baptiste Charcot (1867–1936) (fig. 1.8). Fils du célèbre neurologue français Jean-Martin Charcot (1825–1893) ¹⁹⁰, il fut médecin comme son père mais aussi explorateur polaire et navigateur.

189. ALBERT I^{ER}, PRINCE DE MONACO, *La carrière d'un navigateur*, Hachette, Paris, 1966, 242 p.

190. Il fut connu notamment pour ses travaux sur l'hystérie et l'hypnose.

FIGURE 1.8 – Le Commandant Charcot (1867–1936) ¹⁹¹



Né à Neuilly-sur-Seine, Jean-Baptiste Charcot pratiqua très tôt la voile sur la Seine et les côtes normandes, à Ouistreham. Membre actif du Cercle Nautique de Chatou, il navigua sur divers monotypes, avant d'acheter, à l'âge de 25 ans, un premier voilier de 8,30 mètres sur lequel il commença à régater. Rapidement, il se fit construire un cotre de 19,50 mètres : le *Pourquoi Pas ?*. G de Raulin, biographe de nombreux pionniers de la marine, le décrit ainsi : « *Favorisé des dons de la fortune et de ceux de l'esprit, porteur d'un nom illustre, Jean-Baptiste Charcot, ex-interne des hôpitaux de Paris, n'avait qu'à se laisser vivre. Par déférence pour la volonté paternelle, il avait étudié la médecine. Mais il lui répugnait de n'être qu'un « fils à papa ». De plus, il était, dès son enfance, possédé par le démon de la mer* ¹⁹² ».

Le désir de Jean-Baptiste Charcot de naviguer à bord de bateaux toujours plus performants fit de lui un précurseur du monde du yachting. En 1901, s'il était alors surtout connu pour ses croisières scientifiques, le navigateur réalisa un tour de l'Angleterre. Puis, souhaitant que la France hisse son drapeau sur les contrées polaires, il fit construire un bâtiment, *Le Français* spécialement conçu pour l'exploration polaire et partit de 1903 à 1905 dans l'Antarctique. En

192. DE RAULIN G., *Grands marins et pionniers : Charcot*, Editions J. Susse, 1943, 23 p. in COLLECTIF, *Op. cit.*

1912, le premier navire-école de la Marine française ne fut autre que le *Pourquoi Pas ? IV* du Commandant Charcot. En 1914, alors que la Première Guerre mondiale éclatait, Jean-Baptiste Charcot fut mobilisé et partit exercer la médecine à l'hôpital maritime de Cherbourg. Mais cette parenthèse terrestre fut de courte durée puisqu'à peine un an plus tard, l'Amirauté britannique lui confia le commandement d'un navire chasseur de sous-marins. A la fin de la guerre, débuta alors pour l'aventurier une période de sept ans consacrée à des expéditions scientifiques en Méditerranée, dans l'Atlantique nord et dans la Manche. Nostalgique des régions polaires, il décida de monter de nouvelles expéditions mais cette fois-ci en Arctique à partir de 1925. Toutefois, à quasiment soixante ans, il atteignait la limite d'âge pour commander un navire de Marine. Il devint donc chargé des missions polaires.

Parallèlement à son désir de découvrir des régions lointaines, le navigateur devint en 1913 président du Yacht Club de France. Il déclara à cette occasion : « *Si j'ai pu rendre quelques petits services à mon pays, dont l'amour pour moi, est un culte, c'est grâce au yachting... Je considère le yachting non plus comme une distraction sportive, saine physiquement et moralement, mais comme quelque chose de plus qui touche l'intérêt national*¹⁹³ ». Il resta président du Yacht Club de France jusqu'à sa tragique disparition en 1936 lors du naufrage de son bateau le *Pourquoi Pas ? IV* en Islande qui fit 23 morts et 17 disparus. Ses funérailles furent nationales.

Virginie Hériot, plus qu'une passion, une vocation

Dans ce monde de yachtsmen, existaient, même si le genre féminin n'existe pas pour le mot « yachtman », des « yachtwomen ». En ce début de XX^e siècle, l'égalité entre les sexes n'existe pas en France¹⁹⁴. Toutefois, si beaucoup de sports sont encore très empreints de masculinité, « *à côté des droits politiques et civiques, du droit au travail et à l'éducation, le droit au sport n'a jamais été une revendication affichée des mouvements féministes*¹⁹⁵ ».

193. *Ibid.*

194. ROSOL N., « Le sport vers le féminisme. L'engagement du milieu athlétique féminin français au temps de la FSFSF (1917–1936) », *STAPS*, n° 66, 2004, p. 63–77.

195. ARNAUD P. et TERRET (DIR.) T., *Sport et identité*, Espaces et Temps du Sport, L'Harmattan, Paris, 2000, 234 p.

Selon l'historien du sport Pierre Arnaud, le sport féminin français ne s'est pas développé de la même manière que dans les pays anglo-saxons. En France, le mouvement féministe n'est pas à l'origine de la pratique sportive féminine. En effet, s'il est acquis que les femmes vont accéder plus tardivement que les hommes aux sports de compétition, un mouvement commence à s'amorcer au début du XX^e siècle puis s'accélère dans les années 1950–1960. L'essor de la pratique sportive féminine au début du XX^e siècle serait dans les faits plus un effet de mode qu'un acte militant. En effet, il serait discutable d'affirmer simplement que le sport a permis une certaine émancipation de la femme. Certes, au lendemain de la Première Guerre mondiale, l'éducation physique et le sport ont contribué à une amorce d'émancipation mais toujours dans le respect et « *le maintien des traditions morales et civiques qui confèrent à la femme une place particulière dans la société française : être une mère et une épouse honnêtes* ¹⁹⁶ ». Et dans le yachting comme dans beaucoup d'autres sports, il existe au moins durant la première moitié du XX^e siècle, une sorte d'antiféminisme non institué mais qui est perceptible de manière sous-jacente. Cette croyance commune selon laquelle la femme serait inférieure à l'homme est, de plus, entretenue par des arguments scientifiques et médicaux reposant sur des statistiques anthropométriques mettant en exergue une puissance musculaire et une capacité pulmonaire inférieures chez la femme. Pierre de Coubertin qui œuvra pour le développement du sport en France depuis la fin du XIX^e siècle déclara, dans une misogynie qui s'inscrivait dans l'air du temps, à propos du sport « *qu'il s'agit d'une passion qui ne pouvait pas ne pas engendrer de grabuge (...) Eh bien, ce grabuge-là n'est pas fait pour les femmes* ¹⁹⁷ ». Il considérait d'ailleurs que les Jeux olympiques devaient être réservés aux hommes. Ainsi, en toute bonne conscience, une grande majorité de la population, hommes et femmes confondus, considère à l'époque que « *la femme est inférieure à l'homme, que telle est sa nature, qu'elle est prédestinée à certaines fonctions et tâches et, en conséquence, que c'est folie pour elle que d'espérer l'égaliser* ¹⁹⁸ ».

Au début du XX^e siècle, la course au large était pourtant l'un des rares sports dont le rè-

196. *Ibid.*

197. *Ibid.*

198. *Ibid.*

glement autorisait un classement mixte¹⁹⁹. La voile, en dehors de la navigation sur dériveurs, peut être considérée comme un sport « *informationnel*²⁰⁰ » où la « *prime aux muscles*²⁰¹ » ne l'emporte pas sur d'autres facteurs, tels que la tactique, une bonne exploitation des conditions météorologiques, une connaissance technique aigüe et évidemment un bateau performant.

FIGURE 1.9 – Virginie Hériot (1890–1932)²⁰²



L'histoire de Virginie Hériot (fig. 1.9) fut donc, au début du XX^e siècle, tout à fait atypique. Excellente navigatrice reconnue du cercle fermé des yachtmen, Virginie Hériot, navigua depuis sa tendre enfance sur les yachts à vapeur de ses parents. Son père, Olympe Hériot était le pro-

199. POCIELLO C., *Les cultures sportives*, Pratiques corporelles, Presses Universitaires de France, Paris, 1995, 288 p.

200. *Ibid.*

201. LE BARS C. et LACOMBE P., « Les navigatrices de course au large. Une socialisation professionnelle spécifique », *Ethnologie française*, n° 4, 2011, p. 717–726.

propriétaire des Grands Magasins du Louvre. En se mariant, elle obtint le statut de vicomtesse par son mari, François Haincque de Saint-Sénoch, lui aussi passionné de mer. Dès 1912, elle fit construire son premier yacht de course l'*Aile I*, afin de reprendre la Coupe de France aux Anglais qui la remportaient depuis deux ans. Tout comme Jean-Baptiste Charcot, elle fit construire grâce à sa fortune, de nombreux yachts performants et finit par obtenir d'excellents résultats. En 1928, elle remporta la Coupe d'Italie et devint surtout championne olympique en secondant le prince Olaf de Norvège (fig. 1.10). Elle était alors la seule femme à bord de son yacht lors des Jeux Olympiques d'Amsterdam.

FIGURE 1.10 – Le prince Olaf et son équipage aux Jeux Olympiques d'Amsterdam (1928)²⁰³



L'année suivante, elle battit les Anglais et rendit ainsi la Coupe de France aux Français. Cette grande figure du monde de la régates eut aussi à coeur de promouvoir le yachting en réalisant des conférences à travers le monde et en vantant les mérites de la construction navale française. Signe de la reconnaissance du monde maritime, elle devint marraine de la promotion 1932 de l'Ecole Navale, à qui elle décida de léguer plusieurs de ses voiliers dont des monotypes d'entraînement. En août, durant une course au large en Méditerranée, Virginie Hériot fut griè-

vement blessée mais son amour de la compétition l'incita à ne pas abandonner. Alors qu'elle n'était pas remise de ses blessures, elle s'engagea dans une régates à Arcachon. La navigatrice franchit la ligne d'arrivée puis fit un malaise et succomba. Le Commandant Charcot déclara dans la préface du dernier ouvrage de la navigatrice paru après son décès : « *Le mot de passion est insuffisant pour qualifier le sentiment que lui inspira la mer et elle voulut l'insuffler à tous. Elle a vécu pour cet amour, elle s'est sacrifiée pour lui*²⁰⁴ ».

Alain Gerbault, une renaissance dans la navigation

FIGURE 1.11 – Le navigateur Alain Gerbault (à droite) lors de son arrivée au Havre en 1929.²⁰⁵



Alain Gerbault (1893–1941) (fig.1.11), ingénieur de profession et aviateur durant la Première Guerre mondiale, doit lui aussi sa popularité à ses exploits de navigateur. Né à Laval, il s'adonna aux joies de la navigation durant ses vacances. En 1914, il obtint un diplôme à l'école des Ponts-et-Chaussées. Durant le conflit, ses qualités de pilote de chasse furent remarquées. Mais profondément marqué par la guerre, il eut beaucoup de difficultés à reprendre le cours de sa vie. C'est dans ce contexte qu'il décida de se consacrer à la navigation. En 1923, Alain

204. HÉRIOT V., *Sur mer. Impressions et souvenirs*, Fasquelle Editeurs, 1933, 294 p.

Gerbault devint donc le premier français à traverser l'Atlantique en solitaire d'est en ouest sans escale puis le premier français à effectuer un tour du monde en solitaire de 1923 à 1929. Ses récits d'aventure ont été publiés tout au long de son périple dont notamment *Seul à travers l'Atlantique*²⁰⁶.

Marin-Marie, un artiste navigateur hors du commun

FIGURE 1.12 – Marin-Marie (1901–1987)²⁰⁷



Marin-Marie (fig. 1.12), de son vrai nom Paul Emmanuel Durand Couppel de Saint-Front, était un écrivain, grand navigateur en solitaire et célèbre peintre de marine français. Né dans une famille bourgeoise de la Mayenne, le jeune Marin acquit une grande sensibilité artistique par sa mère Marie, elle-même artiste. Il découvrit aussi la navigation dans les îles Chausey grâce à un père passionné de voile. Après avoir obtenu le titre de docteur en droit à Rennes, il s'inscrivit aux Beaux-Arts à Paris. Rapidement, ses peintures touchèrent le public et son travail devint l'objet d'une exposition en 1923. Toutefois, à l'âge de 24 ans, Marin-Marie dut effectuer son service militaire. Son choix se tourna alors vers la marine. C'est ainsi qu'il devint en 1925 matelot à bord de l'illustre *Pourquoi pas ?* et participa à l'une des expéditions arctiques du Commandant Charcot. Malgré une grande différence d'âge, les deux marins nouèrent une

206. GERBAULT A., *Seul à travers l'Atlantique*, Grasset, Paris, 1991, 405 p.

amitié profonde. De retour à la vie civile en 1927, il renoua avec son amour de la peinture et exposa ses toiles. Excellent marin et aventurier dans l'âme, il devint huit ans après sa rencontre avec son illustre ami, le deuxième navigateur, après Alain Gerbault, à réaliser en 1933 une traversée de l'Atlantique d'est en ouest sans escale sur son voilier le *Winibelle II*. Trois ans après ce premier exploit, il réalisa la première traversée de l'Atlantique à moteur diesel à bord de sa vedette *Arielle*. Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclata, il devint officier de Marine à bord d'un croiseur basé en Méditerranée. Puis, ses incontestables qualités artistiques reconnues lui permirent en 1942 d'obtenir le statut de peintre de Marine.

Eric de Bisschop, un navigateur ethnologue

FIGURE 1.13 – Eric de Bisschop (1891–1958) ²⁰⁸



En marge de cette liste d'aventuriers-yachtmen, Eric de Bisschop (fig. 1.13) occupe une place peu conventionnelle. Peu d'éléments ont filtré sur l'enfance de ce navigateur dont certains ont dit qu'il était baron ou bien encore filleul du Maréchal Pétain. Cela a d'ailleurs contribué à l'entretien d'un certain mystère autour de l'homme et de ses exploits. Né en 1891 dans le Pas-de-Calais, son amour de la mer l'amena à devenir dans un premier temps mousse sur un quatre-mâts à bord duquel il aurait, selon ses dires, passé le cap Horn. Toujours de manière très hypothétique, il aurait ensuite été élève dans une école d'hydrographie avant d'obtenir le brevet de lieutenant puis de capitaine au long cours dans la marine marchande. Durant la Première Guerre mondiale, il fut mobilisé et prit le commandement d'un patrouilleur dans son département d'origine, le Pas-de-Calais. En 1917, il décida de suivre une formation de pilote d'avion. Mais au cours d'un exercice au large de Toulon, alors qu'il n'était que passager, l'hydravion à bord duquel il se trouvait dut amerrir en catastrophe. Grièvement blessé, Eric de Bisschop resta hospitalisé jusqu'à la fin de la guerre. Peu après, il se maria et fonda une famille. Le début des années 1920 marqua une période assez stable pour le navigateur qui créa une entreprise de charpenterie. Mais cette vie normale ne dura pas. En 1927, il quitta la France pour la Chine où il aurait occupé des fonctions de capitaine au long cours à bord d'un cargo battant pavillon chinois. Mais le marin n'aurait, semble-t-il pas seulement officié dans la marine marchande chinoise. Selon l'historien Etienne Taillemite, Eric de Bisschop aurait aussi occupé un poste plus stratégique de conseiller militaire de l'armée chinoise²⁰⁹.

Tel qu'il fut décrit au sein d'une exposition retraçant l'histoire des *Loisirs sur l'eau* organisée par le Musée de la Marine au Palais de Chaillot à Paris en 1978, ce « navigateur ethnologue » n'a eu de cesse de parcourir le monde à bord de navires originaux qu'il avait conçus lui-même. Ses voyages très mouvementés le conduisirent en 1932 à bord d'une jonque²¹⁰ de 40 tonnes en Asie sur le fleuve Yang-Tsé, le long de la côte de Formose où lui et son équipage firent naufrage. Cette première mésaventure ne le découragea pas puisqu'en 1933 il partit de nouveau à bord d'une jonque de taille plus modeste sur laquelle son équipage et lui sillonnèrent

209. TAILLEMITE E., *Dictionnaire des marins français*, Editions Tallandier, Paris, 2002, 573 p., p. 50.

210. Une jonque est un bateau typique asiatique à fond plat sans quille équipé de deux ou trois mâts. Ce bateau servait au transport ou à la pêche en Extrême-Orient.

le Pacifique pendant deux ans et demi. Ce périple les mena notamment aux Philippines, en Nouvelle-Guinée et le long de la Grande Barrière de corail en Australie. Mais ce voyage fut ponctué d'avaries diverses telles que des démâtages, plusieurs échouages et finalement un naufrage le long des côtes hawaïennes. Malgré ces épreuves, il continua sa vie d'aventurier.

En 1937, s'inspirant des constructions navales traditionnelles de Polynésie, il entreprit la construction d'un multicoque, le *Kaimiloa*, une pirogue à deux coques à bord de laquelle il quitta Honolulu pour une longue traversée qui le mena, en passant par le détroit de Torrès, dans les océans Indien puis Atlantique et enfin en Méditerranée. Ce voyage de huit ans prit fin à Cannes où il fut accueilli de manière triomphale. En 1956, Eric de Bisschop l'ethnologue, entreprit de démontrer, contrairement à Thor Heyerdahl²¹¹ parti d'Amérique du Sud à bord de son *Kon Tiki* afin d'expliquer le peuplement de l'Océanie, que les premiers colons d'Amérique étaient les Polynésiens. Pour cela, il partit à Tahiti où il construisit un radeau de bambous, le *Tahiti-Nui*, avant d'appareiller avec un équipage de tahitiens en direction du Chili en passant par les mers du sud. Mais son embarcation étant trop fragile, il dut demander le secours d'une frégate chilienne et abandonner son navire. Cette nouvelle mésaventure ne marqua pas la fin des initiatives du navigateur. Afin de reprendre son périple maritime, il mit au point un nouveau radeau, le *Tahiti-Nui II*, conçu en balsa, un bois plus léger que le bambou. Finalement, il perdit la vie lors du naufrage de son embarcation le long des îles Cook en 1958.

Louis Bernicot, un « vieux loup de mer »

D'autres marins ont eu des parcours tout aussi remarquables, tels que Jean Gau qui accomplit deux tours du monde et onze traversées de l'Atlantique ou encore Louis Bernicot (1883–1952) qui, lui aussi, marqua l'opinion publique en ce début de XX^e siècle. Ce breton qui commença à « godiller » dès l'âge de six ans, naviguait à la voile sur sa propre barque goémonière alors qu'il n'avait que dix ans. Marin dès le plus jeune âge à bord de voiliers important du nickel de Nouvelle-Calédonie, il fit de nombreuses fois la route du Cap-Horn. Fort de son expérience, il devint officier dans la Marine puis passa son brevet de capitaine au long cours, ce qui lui valut

211. HEYERDAHL T., *Op. cit.*

d’être surnommé commandant ou capitaine Bernicot.

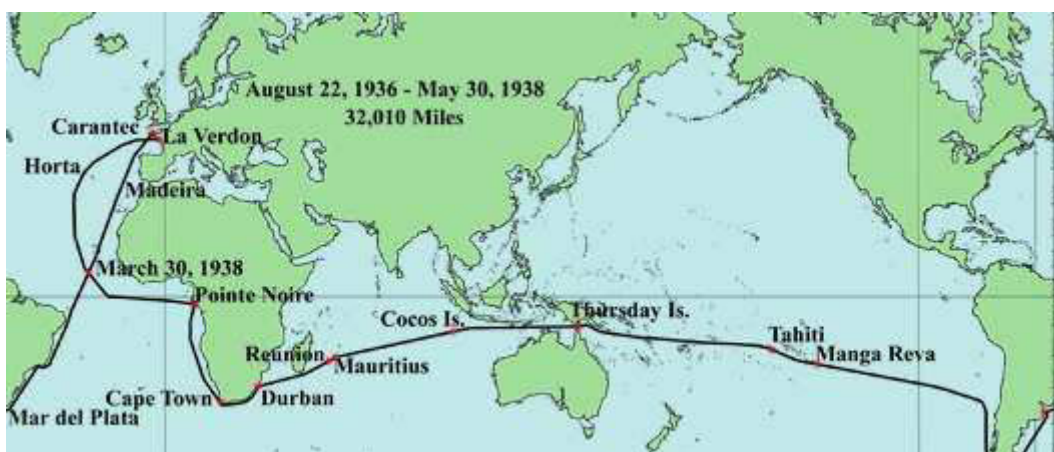
Il participa notamment à plusieurs courses transatlantiques et se lança, après avoir pris sa retraite de la Marine, dans un tour du monde à la voile en solitaire. Afin d’accomplir cet exploit, le capitaine Bernicot se fit construire en 1935 le bateau auquel son nom resta toujours associé, l’*Anahita*, un cotre de dix tonneaux d’une longueur de 12,50 mètres. Vingt jours après le lancement du bateau, Louis Bernicot partit pour sa circumnavigation en passant par le détroit de Magellan sans tenir compte de ce qui était arrivé à un autre marin, Joshua Slocum. Ce navigateur canadien (1844–1909) est connu pour avoir réalisé en 1895 le premier tour du monde en solitaire sur son voilier, le *Spray*, un sloop²¹² de 37 pieds²¹³. Lors d’un tour du monde à la voile, ce dernier avait décidé d’emprunter le détroit de Magellan, pourtant très redouté par les marins pour ses nombreuses et violentes tempêtes. Il réussit pourtant à le franchir mais une tempête le poussa à nouveau dans le détroit où il fut bloqué 40 jours. Durant ce séjour contraint, des indigènes tentèrent de s’emparer de son voilier alors que ce dernier dormait à bord. Conscient des risques de la navigation dans des contrées aussi éloignées et conseillé par des marins locaux, le navigateur disposait sur le pont, avant d’aller se reposer dans sa couchette, des clous de tapissier. Il fut ainsi réveillé par les cris de ses assaillants qui finirent par rebrousser chemin. Cette mésaventure ne l’empêcha pas de finir son tour du monde et d’arriver en véritable héros des mers trois ans plus tard à Newport. Ignorant les mésaventures de Slocum et ne retenant que la beauté de son exploit, Louis Bernicot se lança en 1936 dans un tour du monde empruntant le même itinéraire que le navigateur canadien.

Appareillant du port de Carantec, dans le Finistère, le 22 août 1936, il passa sans aucune avarie le détroit de Magellan, Tahiti, le détroit de Torrès, l’île Coco, l’île Maurice, la Réunion, Durban, Pointe-Noire et enfin les Açores, puis termina son voyage au port du Verdon en Gironde le 30 mai 1938 (fig. 1.14). Louis Bernicot devint ainsi le deuxième français, après Alain Gerbault, et le quatrième navigateur mondial à avoir accompli l’exploit de la circumnavigation en solitaire. L’exploit de ce marin, que l’on disait d’une incroyable modestie, fut d’ailleurs l’ob-

212. Sloop : navire équipé d’un seul mât.

213. 37 pieds = 11,28 mètres.

FIGURE 1.14 – Itinéraire autour du monde de Louis Bernicot (1936–1938)²¹⁴



jet d'un récit publié²¹⁵. Ce navigateur eut non seulement un destin national mais son parcours de navigateur le mena à bord de son *Anahita* en Charente-Maritime. En juillet 1952, parti du Maroc et après une traversée de vingt-et-un jours à bord de son cotre²¹⁶, il fit escale à Saint-Martin-de-Ré où il fut accueilli en célébrité. Le journal *Sud-Ouest* consacra d'ailleurs un article (fig. 1.15) à la biographie du « vieux loup de mer²¹⁷ ».

Ces « vrais marins²¹⁹ » ont joué un rôle considérable dans l'idéalisation du yachtman, véritable incarnation de l'âme du bateau de plaisance. Cette liste d'hommes et de femmes qui inscrivent leurs noms au panthéon de la navigation ne saurait être exhaustive. Toutefois, ces quelques portraits de marins permettent de comprendre que l'engouement pour la plaisance n'a pas été un phénomène soudain en lien avec une personnalité en particulier. Il est le résultat d'un processus d'idéalisation et d'identification de la population à de nombreux « héros des mer » plus ou moins connus.

Il n'est donc pas possible de fixer l'origine de la navigation de plaisance à un événement, une date-clé de l'histoire de la navigation. Cette entreprise est impossible car l'histoire de la plaisance fait partie intégrante de l'histoire de la navigation. Malgré cette évidence, certains

215. BERNICOT L., *La croisière d'Anahita*, Carnets de Voyage, Gallimard, Paris, 1939, 176 p.

216. Cotre : navire équipé d'un mât unique, possédant à la différence du sloop, une surface de voile à l'avant divisée au moins par deux.

217. « Vieux loup de mer et joli cotre : L'Anahita et le commandant Bernicot de passage à Saint-Martin », *Sud-Ouest*, 3 juillet 1952, Jx 262/29, ADCM.

219. BRULÉ-JOSSO S., *Art. cit.*

1.3. Une pratique sociale qui évolue

FIGURE 1.15 – Louis Bernicot à bord de l'*Anahita* en escale à l'île de Ré (1952)²¹⁸



chercheurs continuent d'avancer qu'il y a un début à cette pratique. Il est important de rappeler, comme nous l'avons déjà vu, que la navigation pour le plaisir est aussi vieille que l'homme. Toutefois, il est envisageable de fixer le commencement d'un engouement pour cette pratique au XIX^e siècle, avant un essor important du nombre de pratiquants au début de la seconde moitié du XX^e siècle.

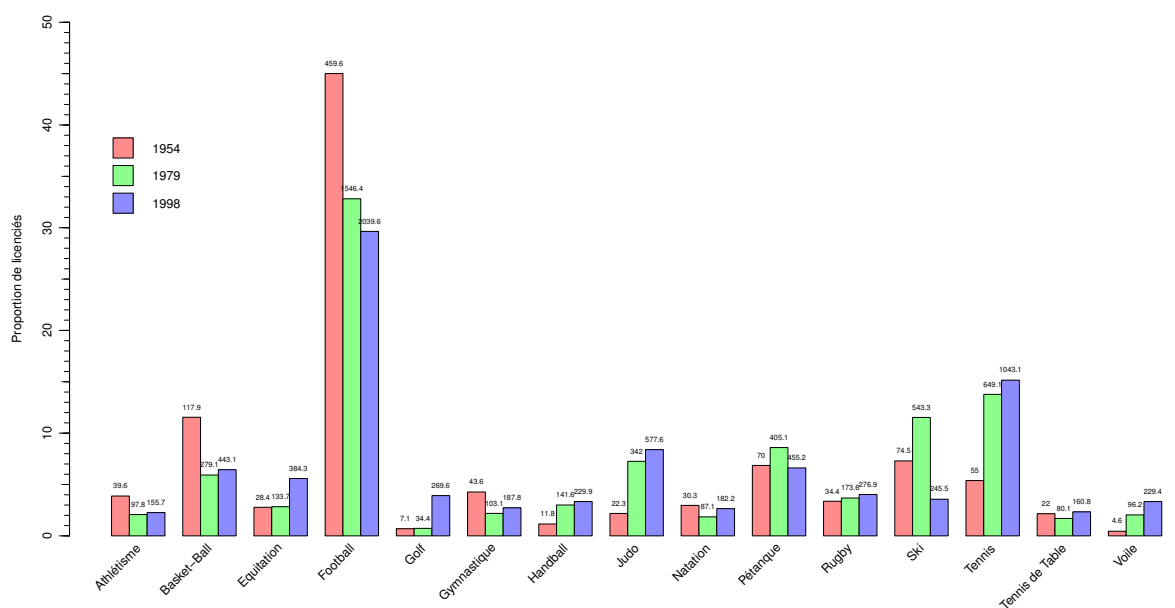
1.4 L'émergence d'une plaisance contemporaine

1.4.1 Vers une révolution culturelle du temps libre

Des progrès sociaux importants

Depuis la seconde moitié du XX^e siècle, le nombre de Français s'adonnant à une pratique sportive au sein d'une organisation a été quasiment multiplié par sept. Afin de comprendre par quel processus le yachting a pu donner naissance à une nouvelle pratique, la plaisance contemporaine, il est primordial d'appréhender les facteurs d'un développement exponentiel des loisirs et particulièrement des loisirs sportifs (fig. 1.16).

FIGURE 1.16 – Evolution du nombre de licenciés de fédérations sportives en France de 1954 à 1998 (réalisation : M. Dussier, 2012 à partir de SUE R., *L'essor des loisirs. Etude rétrospective des évolutions de la société française (1950 – 2030)*. Rapport technique, Futuribles, Paris, 2002)



Le football est la discipline sportive regroupant le plus de licenciés toutes périodes confondues, suivi de très loin par le tennis et le basket-ball. Toutefois, même si la Fédération française de football, un sport dit « populaire », multiplie par quatre le nombre de ses licenciés en moins de cinquante ans, proportionnellement aux autres fédérations sportives, sa part diminue de 34,1 %. Parmi les six fédérations sportives dont la part de licenciés a augmenté, quatre représentent dans l'imaginaire collectif des sports à connotation « élitiste » tels que l'équitation, le golf, le tennis et la voile.

En 1954, les sportifs ne sont que 0,5 % à être titulaire d'une licence au sein de la Fédération française de Voile (FFV). Ce faible taux d'adhésion est le plus bas de toutes les fédérations sportives françaises. Même si d'illustres navigateurs suscitent l'admiration et l'envie auprès du public depuis déjà plusieurs décennies, la plaisance est encore, en cette période d'après-guerre, un loisir confidentiel. Parmi les fédérations sportives dont la part a augmenté entre 1954 et 1998, la Fédération française de Golf connaît une augmentation de ses licenciés de plus de 400 %. La Fédération française de Voile est, quant à elle, la fédération sportive dont la part de licenciés a le plus fortement augmenté avec un gain de 600 %. Nous pouvons donc nous demander légitimement si ces chiffres sont le reflet d'un phénomène de démocratisation de la plaisance qui se serait amorcé dans les années 1950.

L'évolution de la place de la plaisance au sein des loisirs, est indissociable de l'évolution de la société française depuis le début du XX^e siècle. Selon le sociologue des loisirs J. Dumazedier, le loisir de masse, qui constitue un phénomène central de notre civilisation, est en relation directe avec tous les éléments de la vie quotidienne. Il est donc important, pour comprendre l'évolution de la place des loisirs dans une société, et finalement la place que la plaisance y occupe, de saisir de manière globale l'évolution du temps quotidien. En France, des mouvements de protestation vont marquer le début d'un grand changement social et politique. Le 9 juin 1936, les projets de loi sur les 40 heures de travail hebdomadaire, les contrats collectifs et les congés payés furent déposés puis votés par la Chambre des députés les 11 et 12 juin puis par le Sénat les 17 et 18 juin. Le décret d'application de la loi sur les congés payés parut le 1^{er} août. Tout employé avait désormais droit, après un an de service continu dans un établissement, à un congé annuel payé d'une durée minimale de quinze jours. Les congés payés étaient nés. Ce temps libre permit aux travailleurs de s'adonner à des activités autres que le travail, les loisirs.

Les guerres, frein ou accélérateur des loisirs sportifs ?

Certains chercheurs considèrent aussi que la période post-Première Guerre mondiale dite des « années folles », pourrait expliquer une accélération de la popularisation des loisirs : « *Lois*

de constituer une parenthèse dans cette dynamique, la Première Guerre mondiale accélère ce processus d'acculturation, à l'origine de la massification des pratiques et du spectacle sportif en France des années vingt²²⁰ ». Pour Georges Vigarello, le sport génère de la mythologie : « Il fait exister un idéal dans un monde qui vient brusquement à en manquer²²¹ », et serait finalement l'un des mythes fondateurs de notre société moderne. Le sport serait une pratique moderne valorisant les initiatives individuelles tout en cristallisant un sentiment d'appartenance collective²²². Le sociologue Norbert Elias a lui aussi mené des recherches sur la fonction sociale du sport. Dans sa thèse qui fut aussi l'objet d'une communication, *Quest for Excitement in Unexciting Societies*²²³, le chercheur explique que le principe fondamental du sport est de créer une tension, donc une émotion, au sein d'une société marquée par une contrainte sociale croissante afin de permettre une pacification des rapports humains. Pour lui, le sport n'aurait pas uniquement pour fonction de libérer des tensions mais au contraire de « restaurer cette dose de tension qui est un élément fondamental de la santé mentale²²⁴ ». En appliquant cette théorie à la Seconde Guerre mondiale, nous pouvons nous demander si le développement exponentiel des loisirs dans les années 1950 ne serait pas un nouvel exutoire nécessaire à l'homme depuis la fin des conflits en 1945.

Le sociologue du loisir et des temps sociaux, Roger Sue, avance une autre théorie. Selon lui, il faut attendre le début des années 1950 pour que les dégâts humains, matériels et psychologiques dus à la Seconde Guerre mondiale s'estompent et que les loisirs reprennent une place importante dans la vie quotidienne des Français. Dans son *Etude rétrospective et prospective des évolutions de la société française (1950–2030)*, le sociologue constate une pratique des loisirs plus régulière à partir des années 1950. Cette dernière s'observe en parallèle d'une réduction constante du temps de travail des Français qui permet de manière logique « l'augmentation corrélative du temps disponible pour le loisir²²⁵ » (fig. 1.17).

220. CHOVAUX O., *Art. cit.*

221. VIGARELLO G., *Passion sport. Histoire d'une culture*, Editions Textuel, Paris, 2000, 191 p.

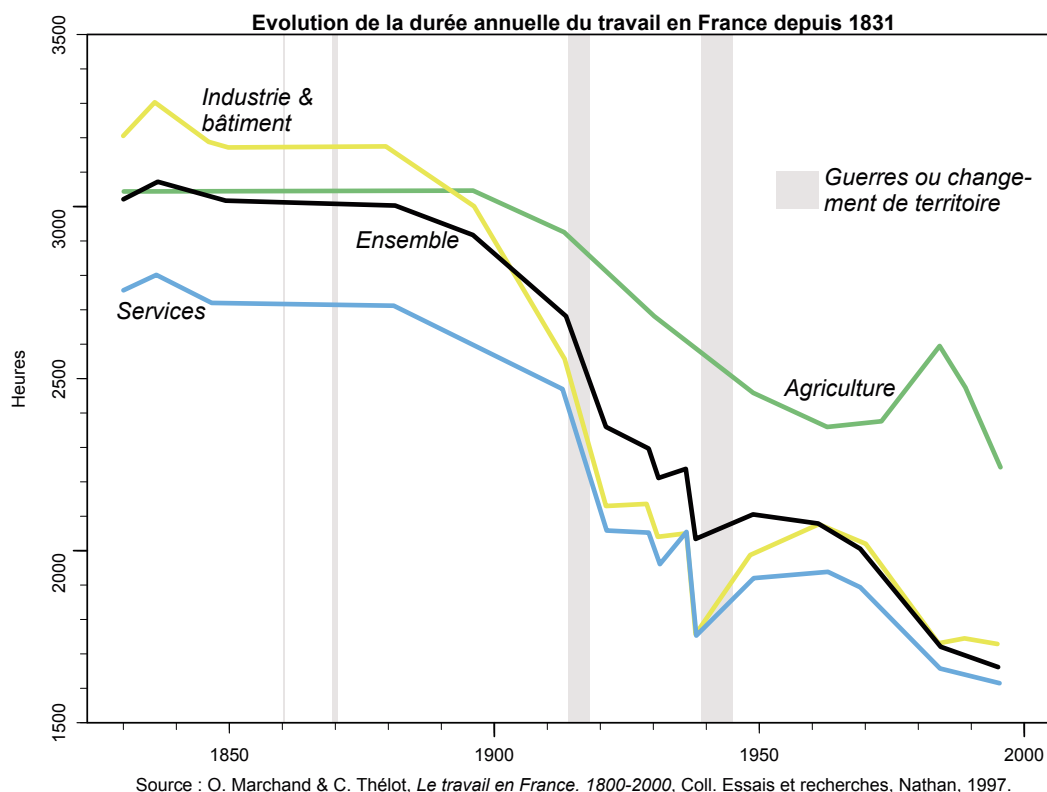
222. VIGARELLO G., *Le spectacle du sport*, tome 67, Communications, Seuil, Paris, 1998, 215 p.

223. DUNNING E. et ELIAS N., éd., *Sport et civilisation, la violence maîtrisée*, Fayard, Paris, 1994, 392 p.

224. *Ibid.*

225. SUE R., *L'essor des loisirs. Etude rétrospective des évolutions de la société française (1950 – 2030)*. Rapport technique, Futuribles, Paris, 2002.

FIGURE 1.17 – Evolution de la durée annuelle du travail en France de 1831 à 2000 (réalisation : M. Dussier, 2014)

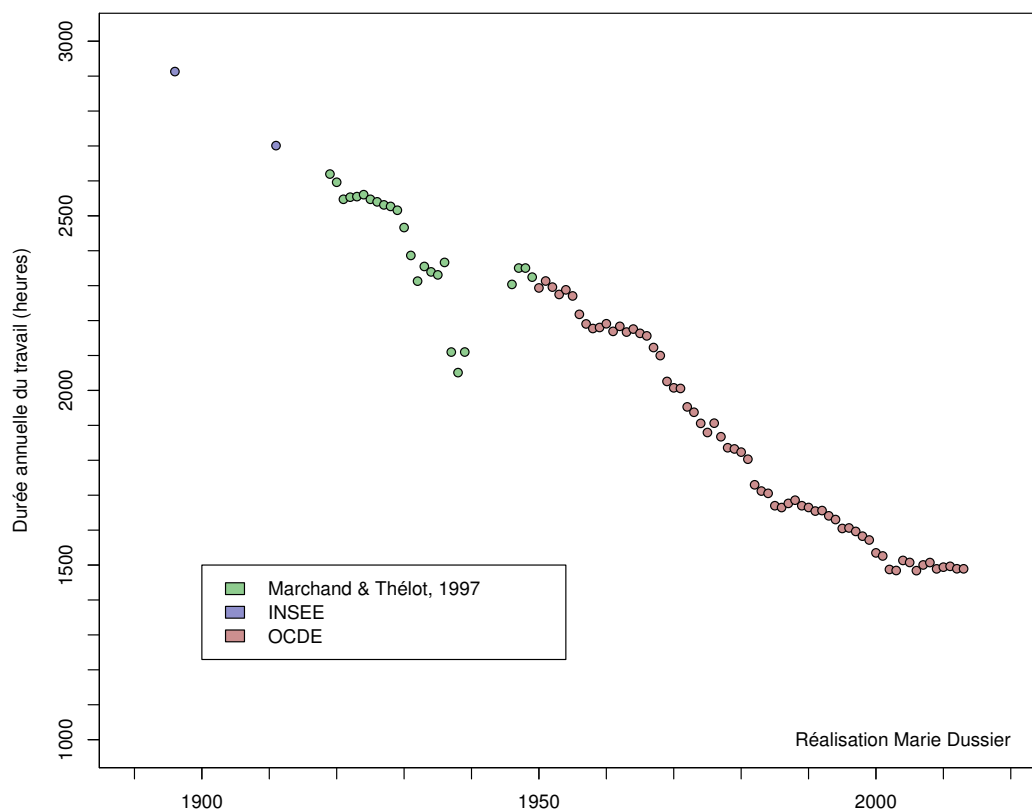


Entre 1900 et 1980, les différentes statistiques (fig. 1.18) montrent une diminution très importante de la part du travail dans le temps de vie éveillée de 42 % à 18 %. Joffre Dumazedier qualifie ce phénomène de « révolution culturelle du temps libre ». Toutefois, cette augmentation corrélative du temps disponible pour le loisir ne saurait à elle seule expliquer le développement de la plaisance en France. D'autres facteurs ont aussi une place importante dans l'augmentation du temps consacré au loisir. Les jeunes actifs, dont la durée d'études augmente de manière significative, entrent plus tardivement sur le marché du travail. De plus, l'accroissement de l'espérance de vie est un facteur non négligeable du développement des loisirs. A la fin du XX^e siècle, l'arrêt de l'activité professionnelle ne rime plus avec « fin de vie ». Certains chercheurs parlent même d'un « statut de double vie ».

Selon Alain Corbin, pour ne pas avoir une vision restrictive du loisir, il est impératif de le percevoir comme l'un des usages sociaux du temps²²⁶ qui s'inscrit dans l'histoire globale d'une société dont les rythmes changent. Dans les années 1960, le camping, qui répond à un besoin

226. CORBIN A., *L'avènement des loisirs (1850-1960)*.

FIGURE 1.18 – Compilation de différentes sources statistiques, 1831-2000 (réalisation : M. Dussier, 2014)



de retour à la nature d'une société urbaine industrielle connaît une croissance exponentielle en France²²⁷. Grâce à l'amélioration considérable du réseau routier français et à la création progressive d'autoroutes, le littoral devient plus accessible, ce qui permet aussi aux vacanciers de s'adonner aux joies de la navigation. La société française, qui est en train de basculer dans l'ère des loisirs, favorise la pratique de la voile, qui est devenue un élément des vacances à la mer. Au début des années 1950, la création d'institutions touristiques comme le Club Méditerranée donne une place importante à la pratique de la voile durant les vacances. En 1950, le Club Méditerranée est créé par Gérard Blitz, fils de parents diamantaires belges, qui a vécu dans une ambiance familiale sportive²²⁸. Dans la lignée de son père qui avait participé aux Jeux olympiques, il devient joueur international de water-polo. Après la Seconde Guerre mondiale, Gérard Blitz travaille dans des hôtels où les déportés, de retour des camps de concentration, sont accueillis. Cette douloureuse expérience l'incite à répondre à son désir profond de vivre près de la

227. SIROST O., « Du campement au camping. Une précarité désirée », *Techniques et culture*, n° 56, 2011, p. 98–113.

228. BÉCRET J., « Des copains, une envie, une affiche, et voilà le Club Med... », *Le journal de l'école de Paris du management*, n° 6, 2004, p. 15–20.

nature au sein d'une communauté pacifique. Le 11 février 1950, il fonde le Club autour de trois idéaux que sont la nature, le sport et la communauté. Soutenu par des fabricants de matériels de camping, la famille Trigano, il lance une campagne publicitaire et commence à organiser le voyage de ses futurs clients. Le « Club Med » de Gérard Blitz, qui propose sur des affiches et des prospectus de partir de Paris aux Baléares pour une durée de quinze jours pour un montant défiant toute concurrence, connaît un succès immédiat. Selon T. Veblen, cette accessibilité des loisirs et donc leur développement en masse marque la fin d'un phénomène d'une classe des loisirs apparue au XIX^e siècle dans laquelle s'inscrivaient les yachtmen.

1.4.2 Le yachting, objet d'une lutte des classes

Les Glénans, un laboratoire pédagogique et technologique

Dans le même esprit que le Club méditerranéen, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, alors que la France panse difficilement ses plaies, un ancien responsable de réseau dans la résistance, Philippe Viannay, et son épouse Hélène, tous deux passionnés par la mer, ont l'idée d'organiser une sorte de stage en plein air pour des jeunes traumatisés par le conflit. L'objectif est de donner une bouffée d'air frais à des résistants et des déportés à qui la guerre a volé l'insouciance de leur jeunesse. Les deux époux souhaitent alors accomplir un idéal qui est de créer une société plus fraternelle. C'est ainsi qu'en 1947, un premier groupe part s'installer au sud de la Bretagne dans un archipel presque inhabité, les îles de Glénan (fig. 1.19). Dans cet univers quasiment vierge et éloigné de toute civilisation, ils s'adonnent au plaisir de la navigation. La première année, l'installation du groupe de jeunes navigateurs se fait dans des conditions assez rudimentaires.

Des tentes de l'armée américaine font office de logements alors qu'une cuisine est improvisée dans la cabine d'un ancien chalutier (fig. 1.20). Forts de cette première expérience concluante, et souhaitant ouvrir leur havre de paix à tous, ils décident de créer un centre de voile où quiconque pourra venir apprendre à naviguer et vivre en communauté. Alors qu'en 1947, le Centre Nautique des Glénans compte 120 adhérents, en 1952, ils sont six fois plus nombreux. C'est le début d'une belle aventure qui va permettre au fil du temps à de nombreuses personnes de découvrir et de devenir adeptes de la voile dans un esprit convivial.

FIGURE 1.19 – Localisation de l'archipel de Glénan

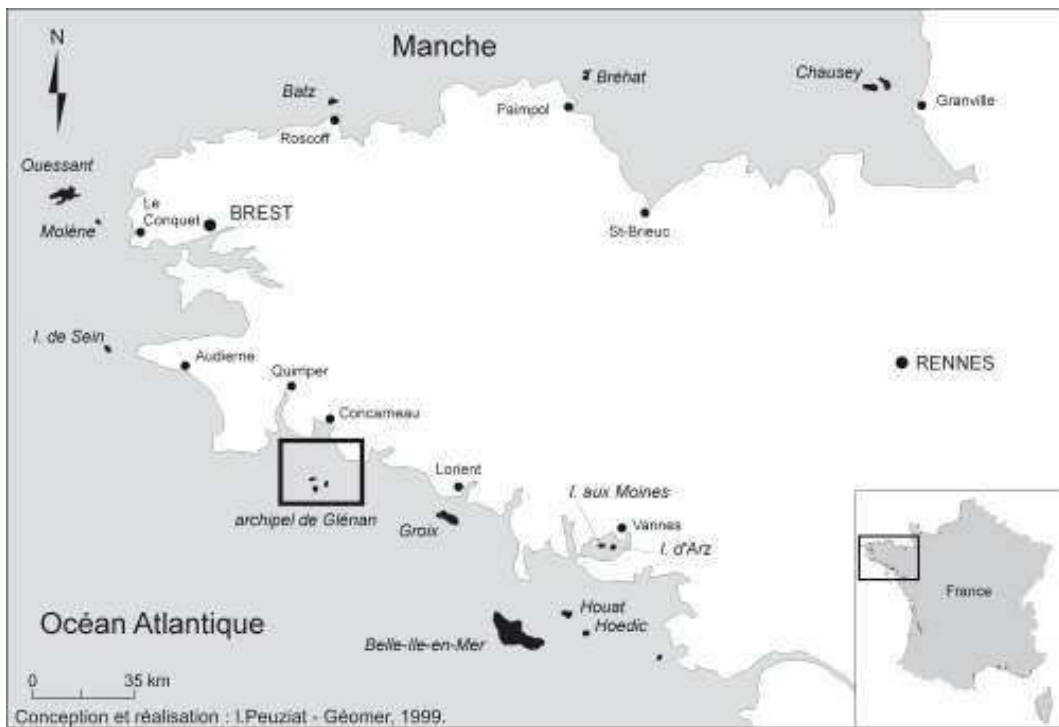


FIGURE 1.20 – Les tentes des jeunes navigateurs aux Glénan (1947)



Mais ce succès devient rapidement le révélateur d'un manque d'équipements. Les fondateurs du centre estiment qu'il n'y a pas assez de bateaux adaptés à des débutants pouvant répondre à leurs besoins pour la petite navigation en mer. Ils considèrent notamment que des bateaux tels que le *Caneton* (fig. 1.21), dériveur léger dessiné par Victor Brix en 1931 dans une

1.4. L'émergence d'une plaisance contemporaine

optique de navigation fluviale, n'est pas assez adapté à la navigation en mer. Ce bateau mesurant 5,05 m a été dessiné sur demande du Cercle de la Voile de Seine Maritime qui venait juste d'être créé et qui souhaitait posséder des dériveurs légers facilement manœuvrables.

FIGURE 1.21 – Un *Caneton Brix*²²⁹ naviguant sur la Seine au sud de Rouen (1935)²³⁰



Ainsi, trouvant les canots à voile et à aviron peu adaptés à l'apprentissage de la navigation, et admirant le travail de son ami l'architecte Jean-Jacques Herbulot, Philippe Viannay lui demande de concevoir plusieurs bateaux adaptés aux différents types de navigation que propose le Centre nautique dont notamment le *Cotre des Glénans* pour la croisière et la *Caravelle*, qui est un dériveur permettant un apprentissage collectif.

Au début des années 1950, l'amélioration de la composition des colles permet une excellente

maîtrise de la construction de bateaux en contreplaqué marine, un matériau développé pendant la guerre et moins onéreux que le bois. Ce matériau est constitué grâce au déroulement de billes de bois, ce qui permet d'obtenir des couches superposées et croisées d'un à deux millimètres d'épaisseur²³¹. Philippe Viannay et Jean-Jacques Herbulot, tous deux désireux de mettre la voile à portée de tous, entreprennent alors la construction d'un petit voilier en contreplaqué pouvant accueillir à son bord deux équipiers et ne coûtant symboliquement que le prix de deux bicyclettes²³². Les deux compères décident de baptiser ce dériveur léger d'une longueur de 4,08 m, le *Vaurien* (fig. 1.22).

Exposé au Salon nautique de Paris en 1952 sur le stand des Glénans, ce bateau ne coûte que 55 000 anciens francs, c'est-à-dire le quart du prix du dériveur le plus vendu à l'époque, le *Sharpie*. Ce bateau à prix cassé est si bien accueilli par le public que sa construction en série est lancée (fig. 1.23).

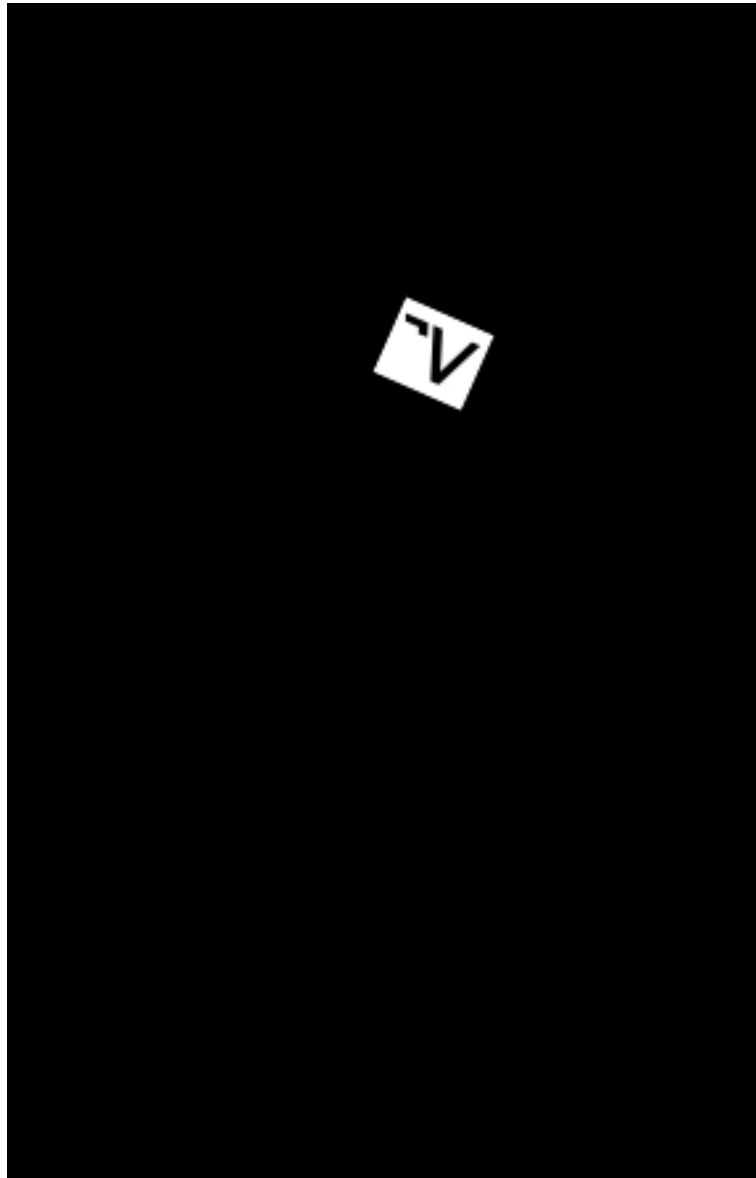
Florence Herbulot, journaliste et fille de l'architecte, commente aujourd'hui ce succès : « *C'était la révolution : un petit voyou sans vergogne qui venait bousculer le monde du yachting*²³⁵ ». Pour les fondateurs de l'École des Glénans, la plaisance constitue une sorte de politique sociale. Leur objectif est de rendre la plaisance accessible à tous et qu'elle ne soit plus uniquement une affaire de yachtmen. L'exemple des Glénans marque à l'échelle nationale le début d'une nouvelle ère, celle de la plaisance contemporaine. Dans les années 1950, la production des dériveurs explose. Ils font le succès des écoles de voile, notamment le 505 créé en 1954, qui est une évolution du *Caneton*, ou le 420, dont la production commence en 1958. Comme cela a été le cas avec l'école des Glénans, de nombreuses associations sont créées dans le but de développer une navigation plus populaire. C'est ainsi que des bases nautiques voient le jour à côté des sociétés des régates traditionnelles. Deux approches, qui pourtant aspirent à un développement de la plaisance, vont alors commencer à s'affronter afin de prendre le contrôle des ligues régionales de la Fédération française du yachting à voile : « *l'une animée par des*

231. Institut National des Métiers d'Art, Définition du contreplaqué, Les techniques de bois moderne, consulté le 11/02/13, URL : <http://www.eurosema.com/1-30610-Les-techniques-de-bois-moderne.php#sthash.wE0AuouN.dpuf>.

232. Pour l'anecdote, les deux acolytes ont construit ce bateau dans l'appartement de Philippe Viannay.

235. F. Herbulot, Histoire du Vaurien, consulté le 6/06/13, URL : <http://www.asvaurien.fr/le-vaurien/-par-florence-herbulot>.

FIGURE 1.22 – Plan du *Vaurien*²³³



*militants de gauche, l'autre, affichant blazer et cravate aux couleurs du club*²³⁶ ».

La révolution du plastique et la production en série

Les traumatismes engendrés par deux guerres mondiales pourraient à eux seuls expliquer un profond désir de profiter de la vie. Toutefois, le progrès technique en lien direct avec la Seconde Guerre mondiale est un autre facteur qui contribue activement à l'émergence d'une plaisance moderne. Les économistes et historiens se sont intéressés assez tardivement à l'histoire de l'in-

236. MERCKELBAGH A., *Et si le littoral allait jusqu'à la mer!*, Editions Quae, Versailles, 2009, 352 p.

FIGURE 1.23 – La construction du *Vaurien* en série²³⁴



novation technique²³⁷. Or, Marc Bloch déclare dès 1931 que nier le fait technique s'apparente à « raconter le combat sans les armes, le paysan sans la charrue, la société entière sans l'outil, c'est assembler de vaines nuées²³⁸ ». Il faut néanmoins attendre 1962 pour qu'un ouvrage en français, *Histoire générale des techniques*²³⁹ traite le sujet depuis l'Antiquité.

Dans les années 1950, de nouvelles résines issues du pétrole, les polyesters, commencent à être utilisées²⁴⁰. Les composites à matrice organique vont grandement simplifier la construction navale par leur « légèreté, résistance à la fatigue mécanique, insensibilité à la corrosion, facilité et possibilités de mise en œuvre, faible coût²⁴¹ » par rapport aux matériaux traditionnels. Grâce à sa résistance, sa longévité et sa facilité d'entretien, le polyester détrône très vite le bois, qui était jusque-là le principal matériau utilisé pour la construction d'un bateau. Si les résines polyesters existaient depuis le XIX^e siècle, ce n'est que vers 1930 que les premiers polyesters à structures bien définis sont exploités. Cependant, ce procédé n'est pas l'objet d'une

237. GRISET P. et BOUVIER Y., « De l'histoire des techniques à l'histoire de l'innovation. Tendances de la recherche française en histoire contemporaine », *Histoire, économie et société*, n° 2, 2012, p. 29–43.

238. BLOCH M., *Les caractères originaux de l'histoire rurale française*, Armand Colin, Paris, 1931, 303 p., p. 87.

239. DAUMAS M., *Histoire générale des techniques - tome 5*, Quadrige, Presses Universitaires de France, Paris, 1996, 600 p.

240. MERCKELBAGH A., *Op. cit.*, p. 69.

241. PERROT Y., « Influence des propriétés de la matrice sur le comportement mécanique de matériaux composites verre/polyester utilisés en construction navale de plaisance - Cas des résines polyester limitant les émissions de styrène », Thèse de Doctorat, Université de Bretagne Sud, 2006.

commercialisation avant la Seconde Guerre mondiale. Durant le conflit, les Etats-Unis sont à la recherche de matériaux pouvant remplacer les matériaux métalliques car l'armée a besoin de matériaux transparents aux ondes radar afin de protéger le matériel radio électrique nécessaire à la communication militaire. En 1942, l'entreprise *Firestone Tire and Rubber Company* utilise ce procédé et établit le principe du PRV : polyester renforcé par la fibre de verre afin de fabriquer des radômes²⁴² pour l'US Air Force.

Dix ans plus tard, en 1952, le polyester (fig. 1.24) est officiellement utilisé en France. Les dirigeants des Houillères du Nord, inscrites dans un programme de reconversion des ouvriers des mines, décident de monter une unité de production de résine polyester à Bruay-en-Artois. A partir de 1954, sont construits les premiers bateaux en partie en polyester. Quelques chantiers, tels que les chantiers navals Rocca, basés à Vitry-sur-Seine, réalisent leur premier bateau équipé d'une coque en polyester mais avec un pont toujours en bois.

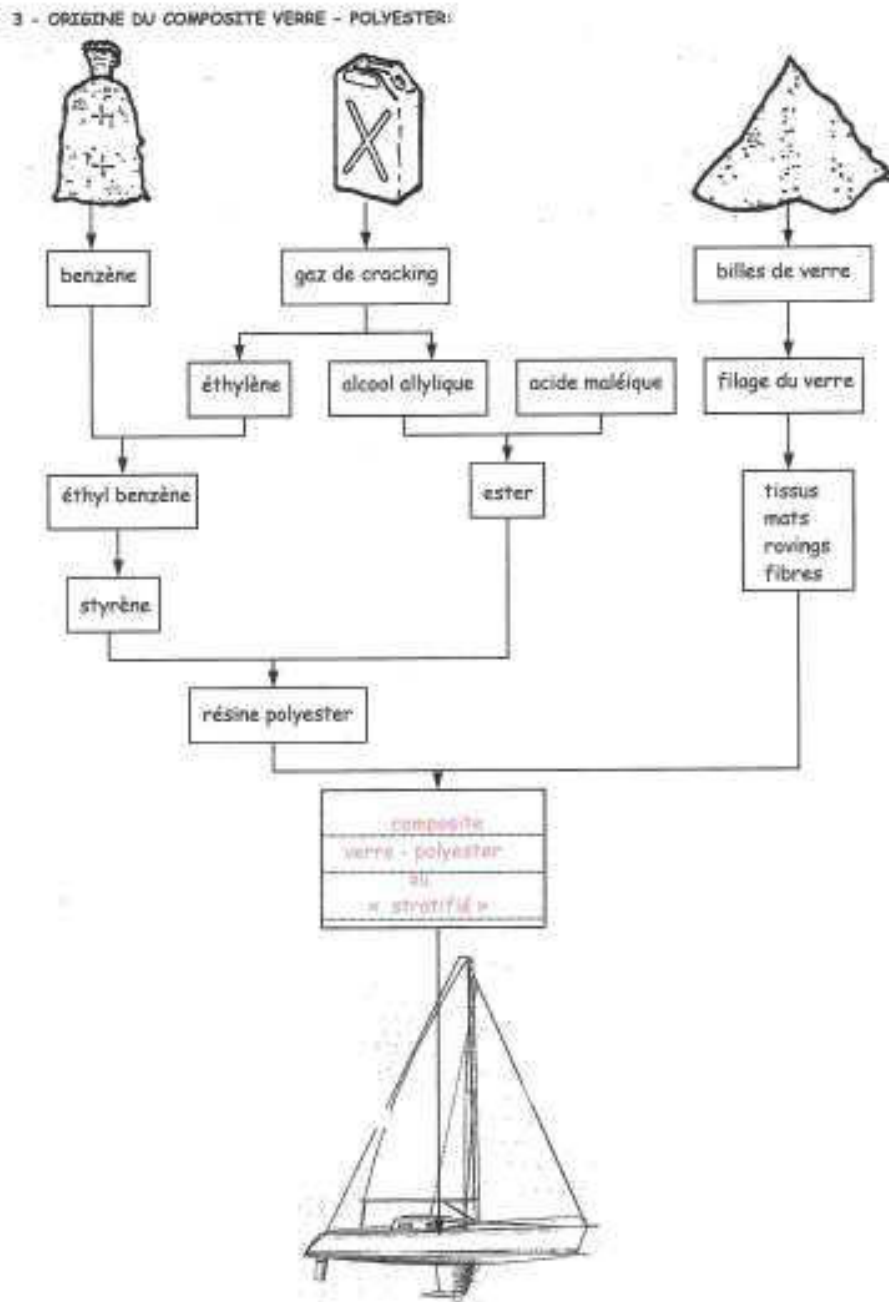
Cette évolution technique facilite également la construction des bateaux à moteur, qui deviennent, dans les années cinquante, de plus en plus populaires. En 1961, Henri Jeanneau construit à son tour son premier bateau en partie en polyester, la *Calanque*. La même année, le premier bateau entièrement en polyester est construit. Ce nouveau matériau issu de la pétrochimie entraîne une percée technologique sans précédent dans la construction navale. A partir d'un même moule, des centaines de coques peuvent être réalisées. De nombreuses couches de tissu de verre sont appliquées dans le moule, puis imprégnées avec de la résine appliquée au rouleau. Puis, il faut attendre que le phénomène chimique qu'est la polymérisation (fig. 1.25) se produise²⁴⁴.

Alors que la construction d'un bateau en bois pouvait être assez onéreuse et donc réservée à une élite, cette méthode de fabrication du bateau en plastique entraîne une réduction du coût et de la durée de fabrication, ce qui permet désormais à une plus grande partie de la population d'acquiescer un bateau. Le progrès technique, en révolutionnant la construction navale, a été l'un des facteurs majeurs de la transition du yachting vers la plaisance contemporaine.

242. Radôme : coupole ou ballon en matière transparente aux ondes radioélectriques, protégeant une antenne de radio ou de radar contre les intempéries.

244. Polymérisation : union de plusieurs molécules identiques qui aboutit à la production d'un corps nouveau, de poids moléculaire plus élevé.

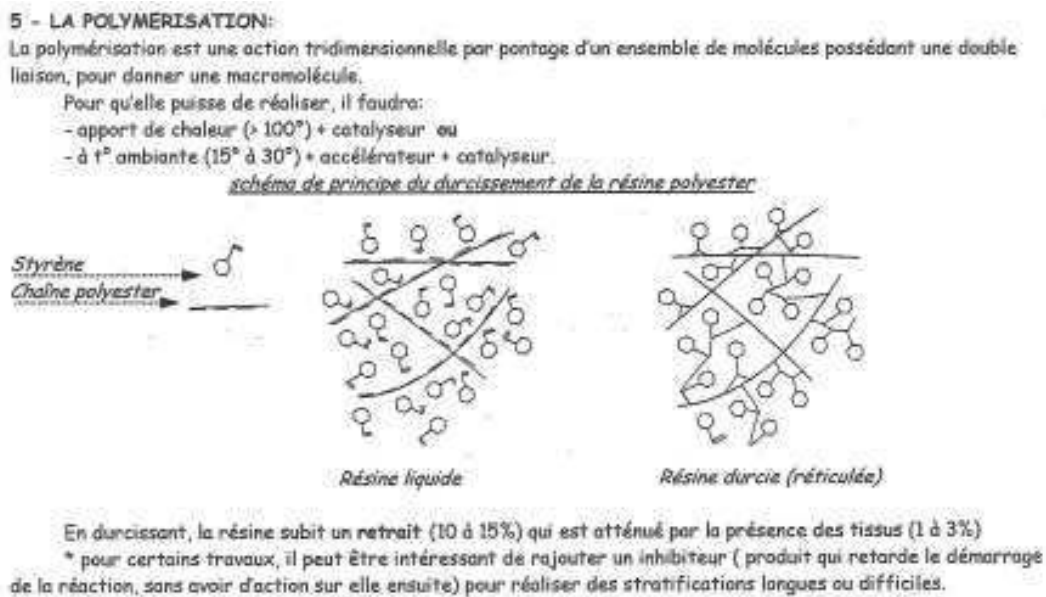
FIGURE 1.24 – Schéma représentant l'origine du composite verre - polyester ²⁴³



* * *

De nombreux chercheurs considèrent que la plaisance s'est développée à partir des années 1950. Le yachting a émergé au milieu du XIX^e siècle au sein d'une société industrialisée urbaine en quête de retour à la nature mais aussi d'une appartenance à une caste sociale. Cette pratique

FIGURE 1.25 – Processus de polymérisation ²⁴⁵



élitiste se serait finalement inscrite dans un processus de démocratisation à partir des années 1950–1960 pour devenir la plaisance. Les recherches menées sur l'histoire de la plaisance au sein d'une histoire plus globale nous incitent à apporter une interprétation différente de ce phénomène. En effet, il existe un amalgame entre le yachting et la plaisance. Alors que beaucoup considèrent le yachting comme étant à l'origine de la plaisance, notre théorie est que la plaisance, en tant que pratique hédoniste, ne peut pas avoir de commencement. Dans sa définition fondamentale, cette dernière est en réalité à l'origine du yachting, pratique fortement empreinte de distinction sociale apparue au milieu du XIX^e siècle. De plus, nous nous sommes demandés si le yachting était à l'origine de la plaisance contemporaine ? En effet, cette pratique a fortement diminué à partir de la seconde moitié du XX^e siècle alors que la plaisance contemporaine connaissait un essor important. Toutefois, l'essor d'une plaisance moderne est davantage la conséquence de l'évolution de la société française qui se tourne plus vers les loisirs. Pour ne citer qu'un exemple, l'école des Glénans est souvent présentée comme étant l'élément qui a impulsé un phénomène de démocratisation de la plaisance. Peut-on véritablement parler de « démocratisation » quand à la fin des années 1950 la Fédération française de voile ne compte que 9 000 licenciés alors que la fédération reine du sport populaire, la Fédération française de football en réunit 380 000 ? Il ne s'agit donc pas d'un phénomène de démocratisation mais plutôt de l'apparition d'une pratique plus accessible au sein de la plaisance liés à de nombreux

facteurs de l'évolution culturelle, économique, sociale et technique d'une société.

Chapitre 2

La Charente-Maritime, terreau d'un important engouement pour la plaisance (1945–1960)

Introduction

Si le terme de démocratisation du yachting paraît fort, le XX^e est le théâtre de l'essor d'une plaisance contemporaine plus accessible. L'objet de ce chapitre sera de saisir comment ce processus s'est traduit à l'échelle de la Charente-Maritime. Y a-t-il eu une opposition entre la tradition que symbolise le yachting et la plaisance dite moderne ou au contraire ont-elles été portées par les mêmes personnes, ceux que l'on appelle encore à l'époque les yachtmen ? Si l'activité officielle de nombreux clubs de voile dans le département s'arrête en 1939, qu'en est-il des pratiques ? La guerre a-t-elle mis un terme aux différentes manifestations nautiques qui faisaient jusqu'alors la joie des régatiers et des spectateurs ? Malgré le peu de sources dont nous disposons concernant les activités nautiques en Charente-Maritime durant la Seconde Guerre mondiale, l'étude de divers témoignages et la réalisation de chroniques biographiques de personnages tels que Fernand Hervé, vont permettre de poser un regard analytique sur la plaisance à La Rochelle durant l'Occupation. Après une Libération célébrée par des régates, la Société des Régates Rochelaises retrouve-t-elle rapidement son activité d'avant-guerre ? Ou, comme le souligne le sociologue Roger Sue, faut-il attendre les années 1950 pour que les stigmates de la

guerre s'estompent et laissent une place plus importante aux loisirs ? Enfin, un regard sera porté sur le rôle des dirigeants des chantiers navals dans le développement d'une plaisance moderne. A travers le destin de trois dirigeants de chantiers rochelais, nous tenterons de percevoir comment leur vision de la construction navale de plaisance a évolué et quelles conséquences cette dernière a pu avoir sur l'essor de la pratique. Après avoir découvert le pari d'une reconversion du chantier Mallard et la tradition gênoise du chantier Vernazza, une étude d'un chantier se voulant à la pointe de la technologie sera menée, celui du champion Fernand Hervé.

2.1 Une reprise officielle de la plaisance à La Rochelle (1945–1952)

2.1.1 Une libération des loisirs nautiques ?

La Société des Régates Rochelaises renoue avec d'anciennes traditions

Première société sportive créée à La Rochelle, la Société des Régates Rochelaises est aussi le sixième club nautique formé en France après la création de la Société des Régates du Havre en 1838, de Brest en 1847, de Royan en 1851, de Paris en 1853 et du Cercle des Voiliers de Basse-Seine en 1858²⁴⁶. Le 6 juin 1860, le journal *L'Echo rochelais* a consacré un article à la création d'une société sportive pour les plaisanciers : « *la Société des régates rochelaises, dont nous avons annoncé la fondation, vient de recevoir l'assurance qu'il lui sera accordé, par la munificence impériale, une médaille d'or et deux médailles d'argent pour être décernées en prix à La Rochelle à l'occasion des deux premières régates*²⁴⁷ ». La première régates organisée par la S.R.R., un dimanche d'août 1860 connut un succès populaire. De nombreux spectateurs se massèrent sur les quais ainsi que sur la promenade du Mail afin d'admirer cet événement nautique. Les participants issus de différentes classes sociales régatèrent sur tout type de bateau, du bateau de pêche au simple canot. Cette course organisée par la S.R.R., qui n'était pas réservée à une élite aisée pratiquant l'entre soi, est le témoignage d'une plaisance rochelaise qui en réalité ne fut pas systématiquement l'apanage des yachtmen, et ce dès le milieu du XIX^e siècle.

Si la Société des Régates Rochelaises fut formée en 1860, cette course ne fut pas, par contre, la toute première régates organisée dans la baie de La Rochelle. Des écrits relatant l'organisation d'une régates le 18 brumaire an X (9 novembre 1801) témoignent de l'existence d'un appétit de compétition dès le début du XIX^e siècle ayant fini par aboutir à la création de la Société des Régates Rochelaises²⁴⁸. En 1891, à l'occasion de l'inauguration par le président Carnot du nouveau port de commerce dans le quartier de La Pallice, des régates de cotres de pêche furent

246. BARON P., « Une association sportive originale. La place et le rôle de la Société des Régates Rochelaises au sein de la ville de La Rochelle. », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 2008.

247. « Fondation de la Société des Régates Rochelaises », *L'Echo rochelais*, 6 juin 1860, Jx 39/19, ADCM.

248. YACHT CLUB DE FRANCE, *Op. cit.*

aussi organisées. En 1893, la S.R.R. qui s'investit dans l'aide aux familles de marins disparus, est reconnue organisation d'utilité publique.

Bien que les régates organisées par la S.R.R. remportent un certain succès, le club n'organise pas plus de deux fêtes nautiques par été jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. De plus, malgré la participation de toutes sortes de bateaux aux régates côtières, le club fait le choix de s'orienter vers l'organisation de courses croisières et de courses au large auxquelles ne peuvent participer que les yachts construits pour la navigation hauturière. Certains yachtmen du club participèrent ainsi à des régates telles que la Fastnet Race (fig 2.1)²⁴⁹.

FIGURE 2.1 – Parcours de la Fastnet²⁵⁰



Cet intérêt pour la course au large de la part des membres de la S.R.R. est la cause d'un certain délaissement d'une autre plaisance plus populaire. Selon le régatier Bertrand Chéret²⁵¹, le yachting à La Rochelle « est passé à côté de la plaisance fabuleuse des années folles, celle des Jean Charcot, Jules Verne, du béret de Virginie Hériot ou des canotiers de Caillebotte²⁵² ».

Toutefois, selon les responsables de la S.R.R., cette orientation vers les courses croisières est en lien direct avec la configuration géographique de la cité portuaire. En véritables pré-

249. *Fastnet Race* : la Course du Fastnet est une course au large dont l'objectif consiste à aller virer auprès du phare *Fastnet rock* en mer d'Irlande.

251. Bertrand Chéret est une personnalité du monde de la régate. Pratiquant de haut niveau, champion du monde de course au large, journaliste, maître-voilier, expert en architecture navale, il fut aussi consultant pour le Défi français lors de l'*America's Cup* de 1992 à 1995.

252. CHÉRET B., « Histoires de la voile - I », *Il était une fois... La Rochelle, revue d'histoire, de géographie et d'ethnographie*, n° 15/16, 2004, p. 1–52.

courseurs des écoles de voile, neuf ans avant l'aventure du Centre Nautique des Glénans, les responsables de la S.R.R. décident en 1938 de faire construire un bateau de course-croisière²⁵³ qui s'adapterait parfaitement aux conditions locales de navigation au sein des pertuis charentais. La Rochelle - Les Sables d'Olonne ou la course Plymouth - La Rochelle sont deux exemples de courses croisières. Loin d'une image élitiste, les administrateurs de la société des régates souhaitent d'ailleurs concevoir un bateau adapté aux conditions locales de navigation et qui serait mis à la disposition des jeunes Rochelais afin qu'ils apprennent à naviguer : *« l'une des plus anciennes sociétés nautiques de France, puisqu'elle a été fondée en 1860, a décidé la construction d'un monotype d'un prix modéré, réunissant cependant les qualités nécessaires pour naviguer facilement et avec sécurité dans la rade de La Rochelle, qui jouit d'une situation éminemment privilégiée pour la pratique du yachting sous diverses formes. Accessible à toute heure de marée aux bateaux d'un tirant d'eau inférieur à 1,50 m, le port permet pratiquement aux yachts de sortir et d'entrer à n'importe quelle heure de jour ou de nuit. C'est le port idéal pour les pratiquants de la course-croisière²⁵⁴ »*. Cette décision marque le début de l'aventure du monotype rochelais, un petit bateau de croisière d'une longueur de 7,40 m dessiné par l'architecte Paul Merle et dont la construction est confiée aux chantiers Vernazza²⁵⁵. Mais la Seconde Guerre mondiale provoque l'arrêt de la construction du premier monotype rochelais.

Une pratique clandestine durant la guerre

Lors de l'appel du 18 juin 1940 et de la création des Forces Françaises Libres par le général de Gaulle, la plupart des navires de guerre se trouve hors des frontières françaises. Lors de la signature de l'armistice le 22 juin, le Troisième Reich exige que la Marine nationale soit désarmée (article 8). Un seul officier général, l'amiral Muselier, décide alors de désertir pour rejoindre Londres où il crée, aux côtés du Général de Gaulle, le 3 juillet 1940 les Forces Navales Françaises Libres, force qui dispose toutefois d'effectifs peu importants. Hitler envisage quant à lui, conformément à ses ambitions, d'étendre son emprise aux territoires limitrophes de ceux déjà

253. Une course-croisière est une régates qui se déroule, en règle générale, sur une plus longue distance qu'une course classique définie par la mise en place de bouées.

254. MERLE P., « Le monotype rochelais », *Le Yacht*, n° 2868, 1938, [?]

255. Anonyme, Musée Maritime de La Rochelle, Les yachts sur les quais, consulté le 15/12/13, URL : http://www.museemaritimelamarochelle.fr/contenu/,les_yachts_agrees_sur_nos_quais,101?idbateau=15.

conquis. Les communications maritimes de l'Angleterre dans la Manche deviennent ainsi, dans l'optique d'un futur débarquement allemand, la cible d'attaques massives de sous-marins²⁵⁶. Mais cette tentative d'asphyxie du pays se solde par un échec car quelle que soit la puissance terrienne du Troisième Reich, ce dernier ne possède pas une flotte semblable à celle de la Royal Navy. De plus, le Reich n'apparaît pas en mesure de mener plusieurs fronts de concert et d'en sortir victorieux. Acculé par une URSS qui se veut résistante, Hitler doit concentrer ses forces belligérantes sur le front de l'est tout en sachant que les côtes des territoires conquis à l'ouest, dont celles de France, représentent un fort risque de riposte de la part des alliés. Il projette donc de fermer rapidement cette frontière terrestre et maritime en faisant construire dès 1942 un arsenal défensif de 15 000 ouvrages le long des côtes de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique.

Durant cette période de tensions, la navigation serait devenue une pratique rigoureusement encadrée, voire, dans certains cas, proscrite. S'il est admis que la pêche est uniquement autorisée dans la bande côtière des 3 milles en Manche et qu'elle y est interdite dès 1940, elle ne l'est en Bretagne qu'à la fin du conflit, en 1944. L'historien J.-C. Fichou a travaillé sur les archives des quartiers de l'Inscription Maritime, et particulièrement sur les sources concernant la région Bretagne. Selon l'historien, beaucoup de chercheurs en histoire et en économie avancent que le poisson aurait disparu des tables françaises dès 1940. Cette vision d'une activité maritime figée durant les conflits serait erronée. Selon lui, la flotte de pêche sur le littoral atlantique serait d'ailleurs plus importante en 1943 qu'en 1938²⁵⁷. La pêche qui, comme la plupart des activités économiques, a souffert de la crise économique des années 1930, connaît à la fin de la décennie un nouvel élan qui ne s'arrête pas lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate malgré les contraintes du conflit dont notamment une réglementation mise en place par l'Occupant. En allant à contre-courant de la pensée collective²⁵⁸, l'historien avance que, malgré une surveillance

256. CORVISIER (DIR.) A., *Histoire militaire de la France - tome 4*, Quadriga, Presses Universitaires de France, Paris, 1994, 528 p.

257. FICHOU J.-C., « La pêche maritime en Bretagne pendant l'occupation », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 229, 2008, p. 121–138.

258. Il cite notamment Yves Buffetaut selon lequel la pêche s'effectuerait toujours de jour et sous escorte allemande. BUFFETAUT Y., *Les ports français. 1939-1945. Les ports de l'Atlantique*, Marine Editions, Rennes, 2003, 155 p.

importante des flottes de pêche, les autorités allemandes auraient été assez complaisantes. Ce phénomène s'expliquerait selon le chercheur par la nécessité de nourrir une France qui a faim.

Certains propos du discours de J.-C. Fichou doivent être mesurés. Cette augmentation de la flotte de pêche n'est pas obligatoirement synonyme d'une croissance normale engagée avant le conflit. L'élan de la pêche aurait peut-être été plus conséquent si la guerre n'avait pas éclaté. Il aurait été intéressant que le chercheur démontre, par la compilation de données et la réalisation d'un graphique, une progression constante de cette activité malgré le début de la guerre. Dans une période de restrictions pour la France²⁵⁹, évoquer une complaisance des autorités allemandes qui aurait permis une augmentation de la flotte peut sembler exagéré. Ce discours qui s'appuie sur des données locales ne doit pas être généralisé à l'ensemble du territoire. L'historienne Dominique Veillon, chercheuse à l'Institut d'histoire du temps présent, a dirigé des travaux sur le temps des restrictions de 1939 à 1949. Elle reconnaît des inégalités géographiques et économiques et distingue trois catégories de départements. Les ressources des départements ruraux, donc nourriciers, que sont par exemple la Mayenne, la Vendée ou la Dordogne, seraient redistribuées à l'échelle du territoire. A contrario des départements sont affamés tels que l'Hérault et les Alpes Maritimes. Enfin, il existe des départements en situation intermédiaire tels que la Seine-Inférieure²⁶⁰ ou les Deux-Sèvres.

Par le prisme de l'histoire du quotidien, la chercheuse a tenté de « *donner un statut historique à part entière aux 38 millions d'hommes et de femmes qui n'ont été engagés ni d'un côté ni de l'autre, mais se sont contentés d'ajuster leurs conditions de vie au jour le jour*²⁶¹ ». D. Veillon a retracé le quotidien des Français notamment grâce à l'étude de sources sur le rationnement ou le marché noir. Toutefois, selon la chercheuse Françoise Thébaud, D. Veillon n'a pas assez abordé les pratiques culturelles des français durant la guerre²⁶². Nous pouvons ajouter à cette réflexion que les pratiques sportives ont elles aussi, malgré tout, continué d'exister de manière plus ou moins officielle.

259. MARGAIRAZ M., « Les politiques économiques sous et de Vichy », *Histoire@politique*, n° 9, 2009, p. 93.

260. La Seine-Inférieure est l'actuelle Seine-Maritime.

261. VEILLON D., *Vivre et survivre en France 1939-1947*, Histoire, Payot, Paris, 1995, 371 p.

262. *Ibid.*

Si la pêche connaît durant la période 1938-1943 un certain essor, la navigation de plaisance, qui n'est pas considérée comme une activité économique maritime pouvant répondre à des besoins primordiaux, est interdite. A moins de bénéficier d'un passe-droit prenant la forme d'une autorisation de la préfecture, les plaisanciers sont dans l'obligation de rester au port et parfois même de saborder leurs bateaux. Beaucoup d'unités de plaisance sont d'ailleurs détruites durant le conflit. Toutefois, les plaisanciers rochelais encore présents dans la ville durant la guerre ne se résignent pas pour autant et partent naviguer à l'intérieur des terres, sur les canaux, notamment sur le canal de Marans. Ils voguent à bord de petits dériveurs légers fabriqués avec les moyens du bord, surnommés les « mouilles-culs » ou à bord de *Canetons Brix*, dériveur alors le plus répandu en France. Alors que jusqu'à présent, la Société des Régates Rochelaises se consacrait principalement à des courses-croisières destinées aux yachtmen naviguant à bord d'embarcations luxueuses, les dériveurs légers font, durant la guerre, le bonheur des plaisanciers rochelais. Cette plaisance clandestine sur les canaux se développe tant durant le conflit qu'à la Libération de La Rochelle, la ville portuaire compte une quarantaine de *Canetons* sur les 800 recensés en France²⁶³.

Toutefois, aux restrictions imposées par un gouvernement inféodé au régime nazi, s'ajoute en 1943 la mise en application de la loi sur le Service du Travail Obligatoire. Les jeunes hommes sont alors contraints de partir en Allemagne ou de rejoindre le maquis. Comme le souligne Jean-Michel Blaizeau, « *le mouvement sportif y perd vigueur et légitimité* »²⁶⁴. Puis, en septembre 1944, La Rochelle est le théâtre d'une ultime résistante allemande. Devenue comme Royan une poche de l'Atlantique, la ville plonge dans une léthargie dont elle ne sort qu'à la Libération²⁶⁵.

263. CHÉRET B., *Art. cit.*

264. BLAIZEAU J.-M., *Les coups d'éclat du sport rochelais*, tome 2, La mémoire sportive, Auto-édition, 2002, 432 p., p. 15.

265. PERRUCHON J., *L'insupportable isolement. Poches de La Rochelle et Royan Pointe de Grave*, Collection Documentaires, Le Croît Vif, 2006, 424 p.

Une Libération célébrée par des régates

Alors que la France est officiellement libérée le 8 mai 1945, La Rochelle, qui fait partie des villes portuaires stratégiques, est libérée le 14 mai. Deux mois après, la Société des Régates Rochelaises organise une régate à l'occasion du 14 juillet²⁶⁶. Si plusieurs éditions ont déjà été eu lieu avant la guerre, celle-ci a une saveur toute particulière pour les plaisanciers rochelais qui peuvent désormais assouvir leur passion en toute liberté. Cet événement est aussi l'occasion, pour la S.R.R., d'organiser une première course de monotypes sur *Canetons*.

Toutefois, la guerre est encore très présente dans les esprits, comme en témoigne la présence lors du traditionnel défilé d'une délégation de la *Royal Air Force* et d'un groupe de déportés. Ces derniers brandissent des pancartes indiquant les noms des camps de concentration (fig 2.2). Certes, avoir été déporté ne constitue pas en soi un statut ou une appartenance à une corporation. Mais n'en déplaise à ceux qui douteraient encore de l'inhumanité du régime nazi, ce défilé de citoyens rochelais déportés ayant été déchus de leurs droits civiques et humains par l'horreur de la barbarie dans laquelle ils ont été plongés, rappelle la réalité sordide de la guerre qui vient de s'achever.

Cette journée du 14 juillet est organisée de façon à ce que la population rochelaise retrouve l'atmosphère festive de cette fête, symbole des valeurs républicaines. Diverses manifestations se déroulent tout au long de la journée. Dans la matinée, les cinémas de la ville offrent des séances gratuites à un public particulièrement nombreux et heureux de pouvoir apprécier un film sans propagande nazie en préambule. Les enfants s'adonnent quant à eux aux joies de la régate grâce à l'organisation de courses de modèles réduits sur les plans d'eau du parc Charruyer. Ils participent aussi à des concours de châteaux de sable pendant que leurs parents suivent au plus près le déroulement de la régate des *Canetons* grâce à la mise en place des lignes de départ et d'arrivée à proximité immédiate de la plage de la Concurrence. Dans l'après-midi, d'autres jeux nautiques ont lieu tels qu'un concours de natation dans le canal Maubec ou encore une course cycliste le long de la promenade du Mail. Cette journée au goût de liberté retrouvée se termine par de nouvelles régates (fig. 2.3) dans la baie qui font à nouveau le plaisir des spectateurs, juste

266. « La S.R.R. organise une régate le 14 juillet », *Sud-Ouest*, 11 juillet 1945, Jx 262/1, ADCM.

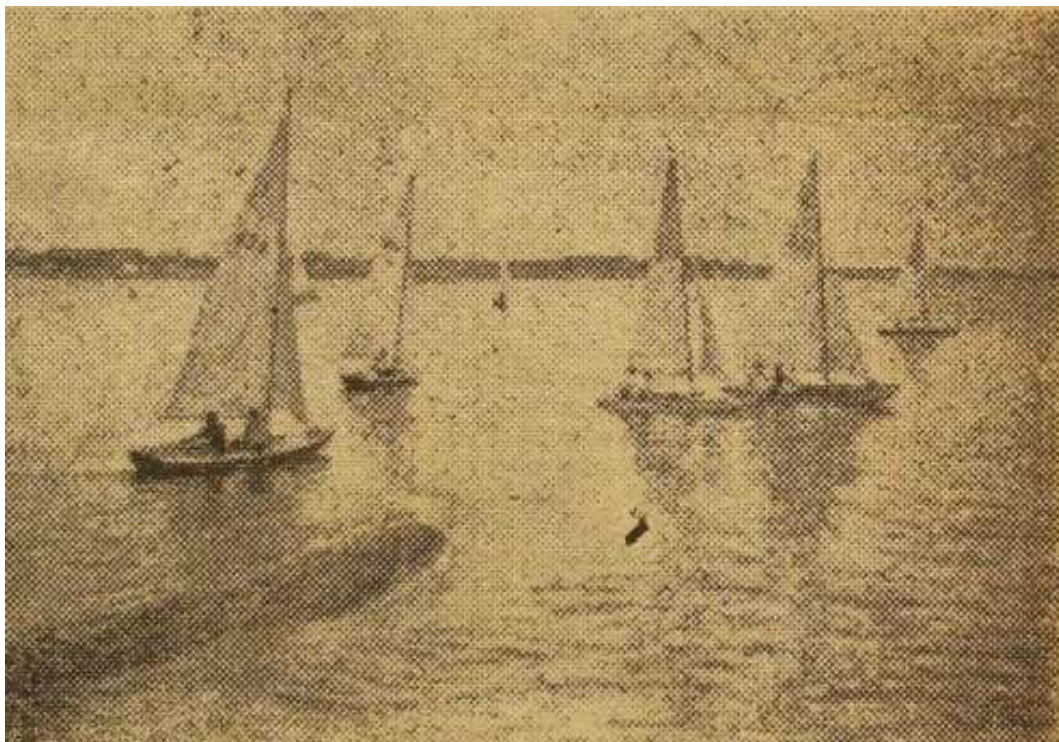
2.1. Une reprise officielle de la plaisance à La Rochelle (1945–1952)

FIGURE 2.2 – Un défilé de déportés²⁶⁷.



avant un feu d'artifice célébrant cette journée particulière du 14 juillet 1945.

FIGURE 2.3 – Les *Canetons* en course le 14 juillet 1945²⁶⁸



En 1945, les régates auxquelles peuvent participer différents types d'embarcation sont souvent organisées selon des catégories déterminées en fonction de la taille ou du genre des bateaux : yachts, bateaux de pêche, dériveurs etc. Par conséquent, les organisateurs se réjouissent de cet événement exceptionnel et espèrent « *que les Rochelais apprécieront ce spectacle nouveau pour eux de voir évoluer une flotille de yachts de même catégorie*²⁶⁹ ». Cette régate, qui marque la reprise des activités nautiques à La Rochelle, est suivie, durant la saison estivale, d'autres courses de monotype sur *Caneton* mais aussi de plusieurs courses-croisières notamment celle du 15 août durant laquelle les yachtmen effectuent le tour de l'île de Ré²⁷⁰. Toutefois, la flotte des yachts a été considérablement réduite durant la guerre. Beaucoup de bateaux ont été coulés ou ont souffert d'un manque d'entretien. Les quelques yachts restants sont amarrés au fond de la baie devant la tour Saint-Nicolas car à l'époque les bassins portuaires sont encore exclusivement réservés aux bateaux de pêche.

Concernant le projet de construction d'un monotype rochelais qui avait été abandonné au début de la guerre, il faut finalement attendre la fin des années 1940 pour qu'un passionné, Jacques Grasswill²⁷¹, décide de la reprendre. Le premier monotype rochelais, le *Chantalaube* (fig. 2.4), voit le jour en 1950.

Une exposition pour provoquer des vocations maritimes

Mais la reprise des régates n'est pas le seul événement impulsant une renaissance de la plaisance dans la cité portuaire. Au lendemain de la guerre, les pratiques maritimes ne sont pas aussi segmentées qu'elles le seront par la suite. Le point d'union des différents pratiquants est alors d'être des marins avant tout, qui s'inscrivent dans une véritable vocation maritime. Alors que la France amorce sa reconstruction, le port de commerce de La Pallice se substitue au port du Havre alors inexploitable. Dans ce contexte, la ville de La Rochelle accueille de nombreux

269. « La S.R.R. organise une régate le 14 juillet », *Sud-Ouest*, 11 juillet 1945, Jx 262/1, ADCM.

270. « Société des Régates Rochelaises : Croisière du 15 août à l'île d'Aix », *Sud-Ouest*, 15 août 1945, Jx 262/1, ADCM.

271. Jacques Grasswill a réalisé un film 8 mm à la fin des années 1960 sur le yachting à La Rochelle. On y voit notamment de jeunes régatiers naviguer sur le *Chantalaube* mais aussi les nombreux bateaux participants à la course Plymouth - La Rochelle. Des indices tels que la présence d'un *Optimist* dans le port nous laisse supposer qu'il s'agit de l'édition de 1967 remportée par Eric Tabarly. O. Lecomte, Le monotype rochelais, consulté le 5/01/10, URL : <http://www.monotyperochelais.fr/chantalaube/1960/>

FIGURE 2.4 – Le *Chantalaube* au vent arrière²⁷²



*Liberty ships*²⁷³ chargés de ravitailler le pays en céréales, coton et autres denrées devenues rares durant l'Occupation.

Dans un contexte d'après-guerre, et alors que la Libération de la France a été marquée par le débarquement des Alliés sur les plages normandes, la Marine nationale ne bénéficie pas d'une excellente image. Comme le souligne Philippe Vial, depuis le drame de Toulon²⁷⁴, la Marine « *n'est plus que l'ombre de ce qu'elle a été*²⁷⁵ ». Les conflits ont entraîné la destruction de nombreuses bases ainsi qu'une perte de la moitié de la flotte. Les bâtiments restants ont, quant à eux, vieilli. La S.R.R. se donne donc officiellement pour objectif d'éduquer à la mer en créant chez les jeunes et moins jeunes des vocations maritimes quelles qu'elles soient. Ainsi, les 9 et 10 février 1946, la S.R.R. organise une exposition de propagande maritime assez étonnante puisque ce club de navigateurs pour le plaisir fait la promotion de toutes les marines. Jacques Lemoine, qui a créé le journal *Sud-Ouest* en 1944, espère d'ailleurs que les participants et spectateurs de

273. Ces cargos sont construits par les Etats-Unis durant le conflit sous l'impulsion du président Roosevelt dont l'objectif est de constituer un arsenal du monde libre à l'aide de quasiment 3 000 bateaux. A la Libération, dans le cadre du plan Marshall, ces bateaux contribuent activement à la reconstruction en acheminant diverses cargaisons. BROUARD J.-Y., « La saga des Liberty Ships », *Le Chasse-Marée*, n° 47, 1990, p. 10–14.

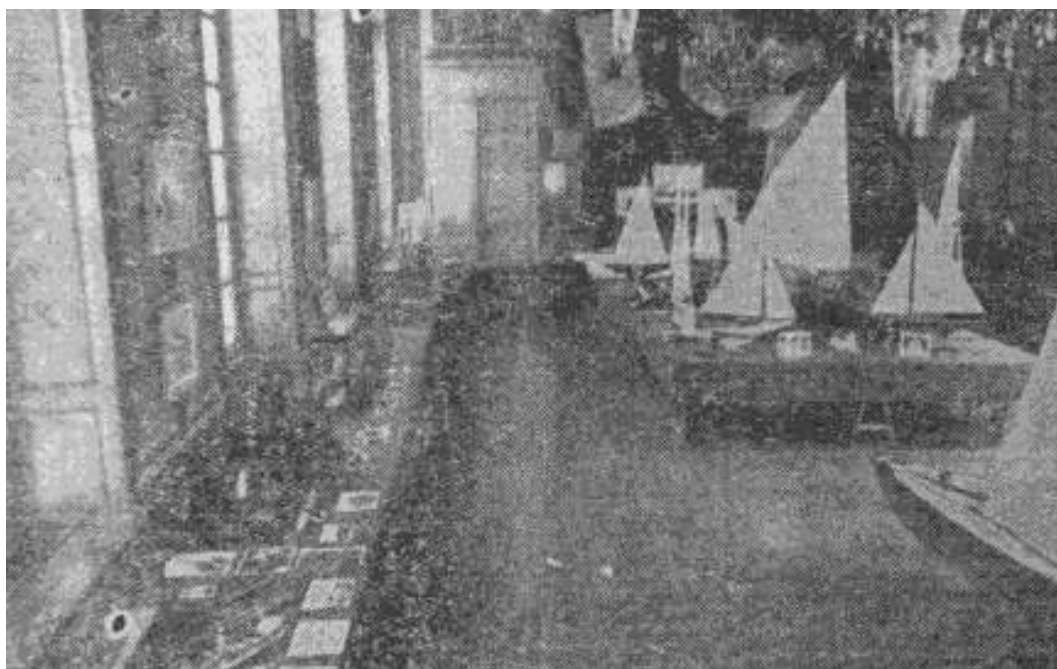
274. Le 27 novembre 1942, afin d'échapper à l'armée allemande qui est sur le point d'investir le port de Toulon, l'amiral Jean de Laborde, qui commande la flotte de Toulon donne l'ordre de la saborder. Alors que plus de 90 navires sont détruits, le général de Gaulle s'indigne qu'il n'ait pas décidé de fuir vers les côtes africaines.

275. BERNSTEIN S. et MILZA (DIR.) P., *L'année 1947*, Presses de Sciences Po, Paris, 1999, 532 p.

cette exposition seront nombreux « *au moment où notre cité est sur le point de devenir l'un des premiers ports de l'Atlantique*²⁷⁶ ». Cette réflexion, porteuse d'espoir et d'un certain chauvinisme, témoigne du fait que les notables de La Rochelle espéraient que la cité portuaire occupe une place importante au sein du processus de reconstruction de l'Europe.

Grâce à des collectionneurs particuliers, le club présente différentes maquettes « *de navires de guerre, de commerce, de pêche ou de plaisance*²⁷⁷ ». Cette exposition (fig. 2.5) permet au public d'admirer des modèles réduits de bateaux mais aussi des photos représentant des sports nautiques ou des navires de guerre, des insignes de bâtiments de la Marine nationale et des vedettes rapides utilisées pendant la guerre pour le dépannage des hydravions. Les spectateurs ont aussi la possibilité de visiter à La Pallice un sous-marin, le *Doris*.

FIGURE 2.5 – Une vue de l'exposition²⁷⁸



Alors que divers objets de marine sont exposés sur des tables disposées le long des fenêtres, un *Caneton* occupe la place d'honneur au centre de la salle. Le club, jadis plus investi dans les courses océaniques, assume désormais cette orientation complémentaire vers les dériveurs légers : « *le Caneton n'est-il pas en effet, pour l'instant, le sport favori de notre Société des Ré-*

276. « L'exposition de la Société des Régates Rochelaises », *Sud-Ouest*, 5 février 1946, Jx 262/2, ADCM.

277. *Ibid.*

*gates Rochelaises qui, depuis la Libération, reprend toute son activité de jadis ?*²⁷⁹ ». L'objectif principal des organisateurs est, par l'intermédiaire d'un goût collectif pour les choses de la mer, d'intéresser la population au yachting en faisant naître chez elle un désir de connaître les joies que la mer peut procurer. Plus encore qu'une simple éducation à la mer, cette exposition a lieu dans une volonté d'éducation à la plaisance. Selon les commentateurs, rares sont les occasions où la salle de la Bourse a accueilli un public très nombreux : « *ce fut une véritable ruée* »²⁸⁰. L'événement est donc un succès tant pour la diffusion de la culture maritime en général que pour l'opération assumée de séduction de nouveaux adhérents.

Les responsables du club, considérant que le yachting de compétition et de plaisance a un rôle très important à jouer dans l'avenir de cette ville maritime qu'est La Rochelle, travaillent déjà sur cette mission éducative de la Société des Régates Rochelaises. Même si l'achat d'un dériveur léger de type *Caneton* « *ne coûte alors pas plus cher qu'un tandem ou un vélomoteur* »²⁸¹, les dirigeants du club ont bien compris que la jeunesse, et d'ailleurs une grande majorité de la société française, dans ce contexte de reconstruction, a d'autres priorités financières. C'est pourquoi la S.R.R. a décidé d'acheter elle-même dix *Canetons* afin de les louer à de jeunes équipages souhaitant découvrir les plaisirs de la mer. Par cette action, ses dirigeants, qui sont pour beaucoup d'entre eux des yachtmen, souhaitent, en complément de l'activité des courses-croisières, développer une plaisance plus accessible grâce aux dériveurs légers.

2.1.2 De nouveaux bateaux pour de nouvelles pratiques

Fernand Hervé : « Tonton » du *Caneton*

L'investissement de la S.R.R. dans l'exploitation et la diffusion du *Caneton* lui permet d'obtenir en 1946 l'organisation des premiers Championnats de France de *Caneton* d'après-guerre. Mais comment ce petit dériveur léger est-il apparu à La Rochelle ? Certes, ce bateau a permis aux plaisanciers rochelais de vivre leur passion pendant la guerre, mais pourquoi la fin de la guerre n'a-t-elle pas sonné le glas de son utilisation ? L'histoire de ce bateau à La Rochelle est

279. « L'exposition de la SRR a recueilli un succès exceptionnel », *Sud-Ouest*, 11 février 1946, Jx 262/2, ADCM.

280. *Ibid.*

281. « L'exposition de la Société des Régates Rochelaises », *Sud-Ouest*, 5 février 1946, Jx 262/2, ADCM.

en lien direct avec le parcours d'un homme, Fernand Hervé, une grande figure de la voile charentaise.

FIGURE 2.6 – Fernand Hervé (1907–1984)²⁸²



Fernand Hervé, surnommé « Tonton » dans le monde de la régate, naît à Surgères le 16 novembre 1907. Ses parents, pâtisseries de profession, se font construire une villa de vacances en 1913 à Châtelailon, station balnéaire où le petit Fernand découvre les plaisirs de la mer. Après avoir effectué sa scolarité au collège Fénelon de La Rochelle, il se voit contraint de devenir à son tour, comme son père et son grand-père avant lui, pâtissier. Ne souhaitant pas embrasser cette carrière, Fernand Hervé décide alors de partir à Paris en 1930 où il devient encadreur dans la décoration d'intérieur²⁸³. Ce sportif passionné d'engins tels que la moto, la voiture et le bateau rejoint le Yacht-Club de la Marne où il navigue sur *Caneton*. Durant ses vacances, il revient en Charente-Maritime pour naviguer en dériveur entre Châtelailon et l'île d'Aix.

Lorsque la guerre éclate, Fernand Hervé habite à Tours. La proximité de la guerre l'incite,

283. A.-M. Hervé, Musée Maritime de La Rochelle, Fernand Hervé, consulté le 27/12/13, URL : http://www.histoiresmaritimesrochelaises.fr/sites/histoire-maritime/files/pdf/recit/fernand_herve_blb.pdf.

avec sa femme et son fils, à revenir à La Rochelle, où vivent encore ses parents. Selon certaines sources, il aurait d'ailleurs entrepris de rallier Tours à Châtelailhon par la mer²⁸⁴. Il devient alors technicien au sein des Entreprises Industrielles Charentaises des Ateliers d'Aytré²⁸⁵. Durant le conflit, ce passionné qui ne se résout pas à abandonner la navigation, décide de construire lui-même un *Caneton* dans son jardin. Et alors que la S.R.R. n'est plus en activité depuis 1939, il réussit en 1942 avec l'aide du président du club, Léon Douzille, à créer une flotte de *Canetons* et même à organiser des régates clandestines sur le canal de Marans²⁸⁶. Grâce à l'impulsion de passionnés de navigation qui continuent à vivre leur passion malgré le conflit, La Rochelle devient en quelques années seulement l'aire de jeu de plus de quarante *Canetons*.

La S.R.R. obtient l'organisation du Championnat de France

Cette passion pour le *Caneton* marque un tournant définitif dans la carrière professionnelle de Fernand Hervé qui décide en 1946 de se lancer officiellement dans la construction navale de ce petit dériveur. Il commence à construire ses premiers bateaux dans le garage d'un ami, avec le concours d'un autre ami menuisier puis finit par louer un local à la ville dans la rue des chantiers, où sont alors implantés de nombreux chantiers navals.

Du 20 au 25 août 1946, l'engagement pour le *Caneton* de Fernand Hervé et de la S.R.R. permet à la ville d'accueillir officiellement le Championnat de France à deux équipiers. Cet événement sportif rassemble 54 *Canetons*, dont beaucoup de bateaux rochelais mais aussi plusieurs bateaux de la région parisienne. A l'époque, les régates sont organisées comme un véritable spectacle suivi par de nombreux rochelais. Bertrand Chéret explique dans le détail le départ d'une manche de ce Championnat de France : « *Les départs sont donnés de terre au Parc des Régates (en haut du Mail). Le président Lebon officie²⁸⁷. Près de l'escalier descendant à la mer, se trouve un sémaphore et un grand panneau avec cinq ronds, les boules. A chaque minute*

284. Y. Gaubert, Musée Maritime de La Rochelle. Le chantier Hervé, une histoire, consulté le 27/12/13, URL : <http://www.histoiresmaritimesrochelaises.fr/recit/le-chantier-herve-une-histoire-d-amitites-et-de-passions>.

285. Cette entreprise deviendra plus tard Alsthom.

286. THIERRY G.-P. et BÉARD DU DÉZERT L., *A travers un siècle de notre yachting de course à voile*, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, 1948, 391 p.

287. Léonce Lebon était armateur de pêche ainsi que président de la S.R.R.

*précédant le départ, un rond est pivoté et passe d'une face noire visible à une blanche qui se confond avec le fond du panneau*²⁸⁸ ».

Cette compétition d'une durée d'une semaine est aussi l'occasion d'autres festivités nautiques telle qu'une course de bateaux à moteur hors-bord ou bien encore la présentation au public de vedettes rapides de la marine. Mais malgré le succès des régates organisées après la guerre à La Rochelle, une tribune (fig. 2.7) « *En marge du Championnat de France de yachting* » est publiée dans le journal *Sud-Ouest* afin d'interpeller les lecteurs sur le fait que le yachting est encore « *un beau sport méconnu* ».

L'auteur resté anonyme, est sans doute un passionné de voile, peut-être l'un des organisateurs du Championnat de France de *Caneton*. Il s'engage ici dans un véritable plaidoyer pour le yachting. Ce dernier regrette beaucoup que cette pratique sportive souffre d'une image élitiste. Le yachting est un sport qui comprend des risques physiques et matériels et non pas « *une distraction anodine, un prétexte à beaux effets de casquettes et de boutons dorés* »²⁸⁹ ». Le yachtman est un passionné qui a obligatoirement acquis des connaissances techniques. Il est autant doté de ce sixième sens que serait le sens marin que les marins pêcheurs ou que les marins militaires. L'auteur déplore aussi que les Français s'intéressent si peu à la voile : « *malgré ses millions de kilomètres de côtes, ses fleuves, ses rivières, ses lacs, le Français ignore trop le sport de la voile* ». Selon lui, ce manque d'intérêt s'expliquerait par une France qui, en ce milieu de XX^e, ne se l'avoue pas mais a encore peur de l'eau. C'est pourquoi un événement tel que le Championnat de France des *Canetons* pourrait permettre à la population de s'intéresser davantage à ce sport injustement méconnu : « *notre science approximative du yachting aura beaucoup à gagner au spectacle des champions qui vont évoluer cette semaine dans nos eaux. Beaucoup sans doute seront atteints par le fameux microbe de la voile, et ce sera tant mieux, rien n'est plus sain ni plus passionnant*²⁹⁰ ». A l'issue du Championnat, Fernand Hervé et son équipier Louis Jay remportent de justesse le titre de champions de France. L'engouement pour

288. CHÉRET B., *Art. cit.*

289. « *En marge du championnat de France de yachting, un beau sport méconnu* », *Sud-Ouest*, 20 août 1946, Jx 262/2, Archives Départementales de Charente-Maritime (ADCM).

290. *Ibid.*

FIGURE 2.7 – Le yachting : un beau sport méconnu.



ce petit bateau est tel que de 1946 à 1947, plus d’une centaine de *Canetons* sont construits au sein des Chantiers Hervé²⁹¹.

Le *Dragon*, premier signe d’un désir olympique

En 1948, à l’occasion des Jeux olympiques de Londres, le chantier Hervé entreprend la construction d’un voilier olympique afin de défendre les couleurs de la France mais aussi dans

291. C’est le début d’une notoriété dans le monde de la régates pour Fernand Hervé qui ne cesse de croître jusqu’au décès de « Tonton » en 1984.

un but de promotion des compétences françaises, et particulièrement rochelaises, en matière de construction navale. Parmi les cinq séries de bateaux sélectionnées, le *Firefly*, le *Starn*, le *Swallow*, le *Dragon* (fig. 2.8) et le *6mJI*, Fernand Hervé et ses acolytes choisissent de construire des bateaux de type *Dragon*²⁹².

FIGURE 2.8 – Un *Dragon* anglais²⁹³



Alors que les pays anglo-saxons construisent encore de véritables *racers* au coût de fabrication élevé, les pays nordiques ont pris l'initiative de construire des bateaux moins onéreux afin d'attirer une clientèle plus jeune. Dès 1927, le *Royal Gothenburg Yacht Club* lance un concours dont l'objectif est de créer un yacht de type quillard²⁹⁴ de taille moyenne, équipé d'une cabine, sur lequel pourraient prendre place deux ou trois équipiers. Le norvégien Johan Anker, double champion olympique de voile, mais aussi dirigeant d'un chantier naval, fait partie des membres

292. JAFFRY G., « Historique du Dragon », *Le Chasse-Marée*, n° 142, 2002, p. 36–38.

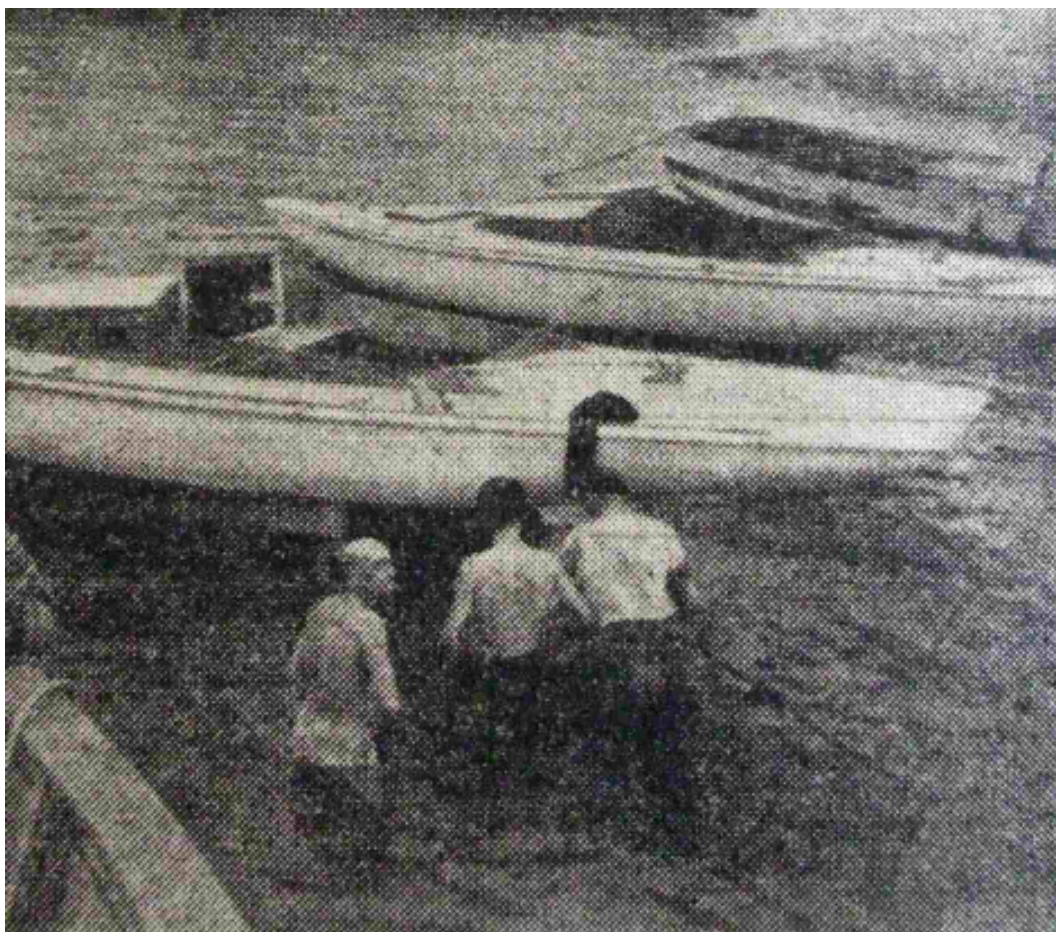
294. Un quillard est un voilier dont le lest, qui assure sa stabilité, est fixe et placé le plus bas possible sous le bateau au bout d'une dérive qui prend alors le nom de quille.

2.1. Une reprise officielle de la plaisance à La Rochelle (1945–1952)

du jury. Il dessine malgré tout un bateau de 8,90 m aux lignes fines et pleines, équipé d'un petit *roof*²⁹⁵ pouvant accueillir deux couchettes et un équipement de confort nécessaire pour la pratique de la petite croisière, et gagne le concours.

Les qualités de navigation du *Dragon* font rapidement de ce bateau un parfait support de régates pour les courses-croisières. Sa réputation devient internationale et son charme finit par agir sur les pays anglo-saxons juste avant la Seconde Guerre mondiale. La sélection du *Dragon* en tant que quillard officiel aux Jeux olympiques de 1948 n'est donc pas le fruit du hasard. Alors que la plus importante flotte de *Dragons* se trouve en Angleterre avec plus de 200 bateaux, il n'y a alors que trois *Dragons* en France construits à La Rochelle par les chantiers Hervé et Mallard.

FIGURE 2.9 – Fernand Hervé (à gauche) dirige la mise à l'eau des *Dragons* (1948)²⁹⁶



Le 15 juin 1948, Fernand Hervé et ses employés procèdent à la mise à l'eau de deux *Dra-*

295. Roof : construction haute sur le pont d'un bateau.

gons sur la cale de la rue des chantiers à La Rochelle (fig. 2.9). L'objectif est alors d'envoyer un équipage rochelais sur *Dragon* disputer les épreuves pré-olympiques de Cherbourg afin de se qualifier pour les Jeux olympiques de Londres. Michel Briand, qui s'est déjà illustré sur *Canneton* et qui deviendra par la suite un grand régatier et architecte naval, fait partie de l'équipage aux côtés de Roger Mallard, dirigeant du chantier du même nom. Malheureusement, malgré de bons résultats couronnés par l'obtention d'une deuxième place, cela ne suffit à la sélection des Rochelais. Toutefois, même si les ambitions olympiques rochelaises n'ont pas pu briller lors de ces olympiades, la construction de quelques *Dragons* en 1948 à La Rochelle est le témoin de grandes ambitions de la part des navigateurs rochelais.

La sélection du *Dragon* pour les Jeux olympiques de Londres accélère la diffusion de ce dernier. En 1949, l'Association Française de la série des *Dragons* (AFSID) est créée, favorisant ainsi la construction du bateau en France. Concurrencé par le *Requin*, bateau lui aussi conçu dans les pays nordiques, le *Dragon*, sûrement grâce à sa sélection en tant que support olympique, réussit à s'imposer en France. A la fin des années 1950, plus d'une centaine de bateaux sont inscrits dans les yachts clubs de France. Mais les critiques sur la qualité de la construction navale française du *Dragon* pleuvent et rapidement les régatiers puristes se tournent vers l'achat d'un bateau du constructeur danois Borge Borresen. Ce sera notamment le cas d'une illustre figure du monde de la régate rochelaise, René Sence, surnommé « Papy » dans le monde de la régate²⁹⁷ qui, en compagnie de Michel Briand, participe aux Jeux olympiques de Mexico de 1966. En effet, en mars, La Rochelle est devenue une ville pré-olympique, où de nombreux « *Dragonnards* »²⁹⁸ ont bataillé durement afin de faire partie des trois équipages sélectionnés pour les Jeux olympiques. Les commentateurs n'hésitent pas à dire, à l'époque, que les meilleurs équipages sur *Dragon* sont Rochelais²⁹⁹. Le *Dragon* marque ainsi le début de la grande aventure olympique pour La Rochelle qui, trois ans seulement après la Seconde Guerre mondiale, montre déjà de grandes ambitions en innovant dans sa construction navale et en formant des

297. Pour l'anecdote, René Sence était propriétaire de cinémas à La Rochelle qu'il décida, en l'honneur du bateau, de baptiser « *Dragons* ».

298. Nom donné aux équipages naviguant sur *Dragon*.

299. « Les équipages des *Dragons* veulent gagner dans notre rade, un voyage à Mexico », *Sud-Ouest*, 13 décembre 1966, Jx 262/115, ADCM.

régatiers de stature olympique. Si le yachting olympique ou de haut niveau, au sein duquel les bateaux et les régatiers les plus performants s'illustrent, attire beaucoup l'attention notamment grâce la portée internationale de ce type d'événement, d'autres pratiques de la plaisance sont aussi très présentes en Charente-Maritime.

2.1.3 Les régates, un reflet d'activités variées autour de la plaisance

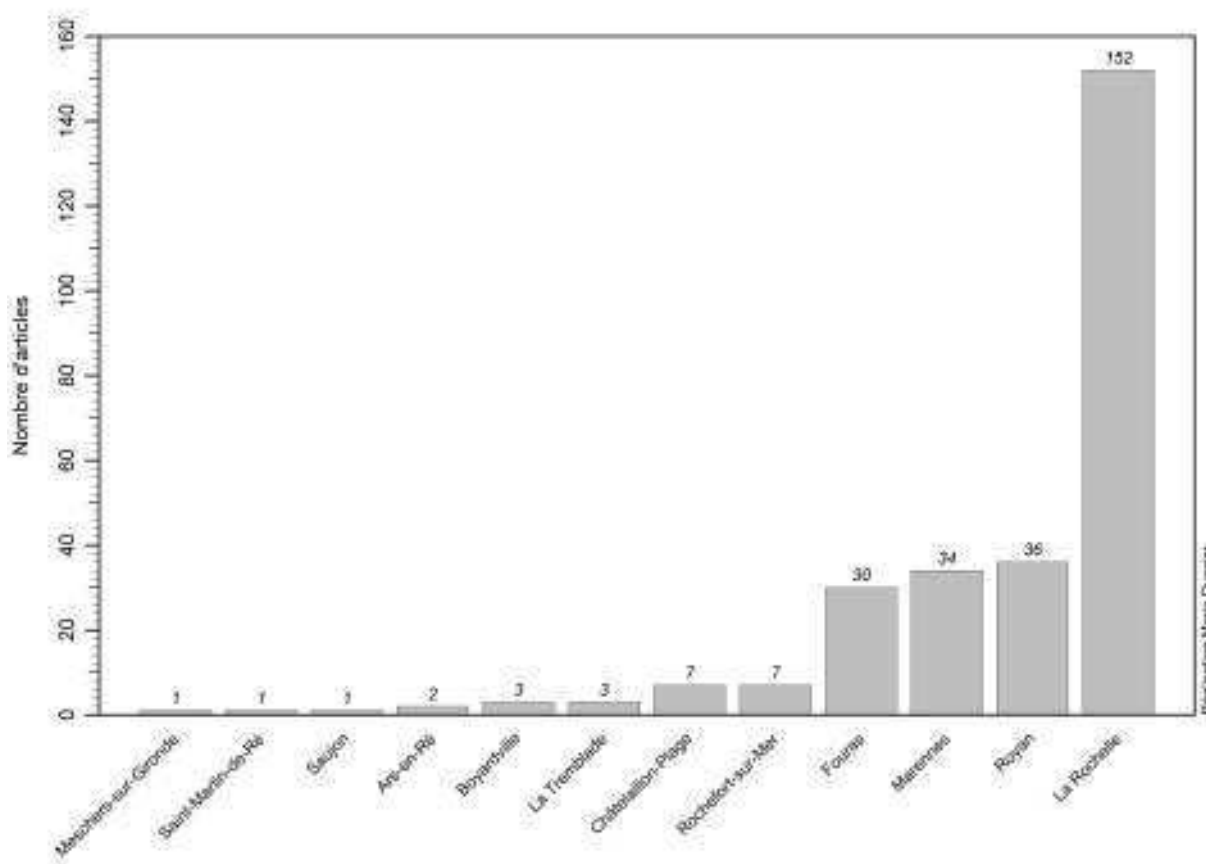
Des manifestations populaires et universelles

Si, comme l'a souligné l'auteur du texte « *Un beau sport méconnu* », l'opinion générale considère alors le yachting comme un sport élitiste, dans la pratique, il existe différentes façons de s'adonner à la voile. Les yachtmen ne sont pas à l'époque les seuls à organiser des régates. Il existe en effet de nombreuses formes de courses. En témoigne l'organisation traditionnelle depuis au moins le début du XX^e siècle de véritables régates avec ligne de départ, d'arrivée et classement, par des marins de différents ports de Charente-Maritime. A partir de 1946, le journal *Sud-Ouest*, créé deux ans auparavant, mentionne des régates se déroulant par ordre chronologique à Marennes-Plage, Port-des-Barques, Chapus-Bourcefranc, Fouras, Saint-Trojan-les-Bains, Ars-en-Ré, Saint-Martin-de-Ré, Ronce-les-Bains et La Tremblade, Royan, Charron, Rochefort, Esnandes et enfin Châtelailon-Plage.

L'importance du corpus d'articles consacrés à l'organisation de régates à La Rochelle (fig. 2.10) témoigne de la forte couverture médiatique autour de l'activité du yachting rochelais. Toutefois, elle ne peut être considérée comme étant un reflet proche de la réalité de l'organisation des régates en Charente-Maritime. En effet, alors que la Société des Régates de Fouras a été créée en 1855, quasiment un siècle avant la création de la celle de Marennes et de la Seudre, les régates de Fouras ne font l'objet d'un article qu'après celles organisées à Marennes. L'intérêt d'une étude de la presse réside dans l'analyse du déroulement de ces régates dans le but de saisir comment la plaisance, dans sa diversité, est représentée lors de ces manifestations.

Le dimanche 25 août 1946, la journée des régates de Port-des-Barques, interrompues durant

FIGURE 2.10 – Répartition par villes d'articles consacrés à l'organisation de régates en Charente-Maritime de 1945 à 1960



les conflits, se déroule à nouveau. Cette manifestation nautique populaire n'est pas organisée par une Société des Régates mais par le comité des fêtes municipal, avec le concours du comité des fêtes de Rochefort et du Moto-club de Saintes. Ces régates rassemblent des courses de bateaux à moteur et à voile, des courses d'aviron, à la godille et diverses attractions qui ne sont pas forcément nautiques mais qui divertissent le public, telles que des démonstrations de gymnastique.

La photographie (fig. 2.11) représente des bateaux de pêche d'une même catégorie prenant le départ d'une manche des régates du Chapus³⁰¹. Lors de l'édition du 20 juillet 1947, les régates se subdivisent en plus d'une dizaine de catégories pour les bateaux à voile : *Yachts*, *Cannetons*, *Sloops* de pêche classés par longueur, *Lasses* à dérives³⁰². Mais les voiliers ne sont pas

301. La ligne de départ est délimitée par deux bateaux, le bateau à moteur du premier plan et le petit voilier sans voile au second plan.

302. Lasse : bateau à fond plat. En patois charentais, « lasser » signifie « faire glisser la vase ».

FIGURE 2.11 – Les régates du Chapus (5 août 1930)³⁰⁰



les seuls bateaux présents puisque les nombreux spectateurs peuvent aussi admirer des courses à la rame, de bateaux vapeur, des épreuves de natation et des jeux nautiques populaires tels que la course aux canards³⁰³. Les concurrents ne viennent pas uniquement de la baie de Marennes mais de tout le département. Ainsi, le 20 juillet 1947, Fernand Hervé, champion de France des *Canetons*, remporte la coupe de l'Ostréiculture des régates du Chapus-Bourcefranc. Ces régates annuelles se déroulent dans le cadre des fêtes de la mer. Dans une atmosphère qui se veut conviviale, les spectateurs ont la possibilité de monter à bord des bateaux pour goûter aux joies de la navigation le temps d'une promenade³⁰⁴.

La carte postale (fig. 2.12) illustre quant à elle le succès des régates du Chapus. Les spectateurs sont présents en nombre sur les quais. Après les régates, un feu d'artifice est tiré et un bal a lieu. En 1948, la 42^e édition des régates de Chapus-Bourcefranc rassemble, sur les quais du Chapus et de la jetée s'avancant vers l'île d'Oléron, plus de 6 000 personnes venues admirer la centaine de bateaux participant aux épreuves. Signe de l'importance de l'événement, des personnalités départementales assistent aux régates. Le sous-préfet, des conseillers généraux, plusieurs maires, des responsables de structures sportives tels que le président de la S.R.R. assistent au premier rang à la compétition.

Des régates annuelles sont aussi organisées à Marennes-Plage dans le cadre plus général

303. Cette course consistait à attraper à mains nues un canard préalablement lâché.

304. Cette tradition se perpétue toujours à l'occasion des fêtes de la mer.

FIGURE 2.12 – Régates du Chapus³⁰⁵



d'une fête nautique, comme par exemple celle d'août 1947³⁰⁶ ou de juillet 1949³⁰⁷. En 1951, de nouvelles régates sont organisées à Marennes avec le soutien du journal *Sud-Ouest*. A cette occasion, les spectateurs se massent sur le boulevard des plages afin d'admirer les épreuves. Signe de la popularité de ces manifestations, une reine des régates est élue au cours d'une soirée dansante et les commerçants locaux offrent les récompenses aux vainqueurs. Le succès de nombreuses manifestations nautiques permet en 1954 la création définitive de la société des régates de Marennes et de la Seudre.

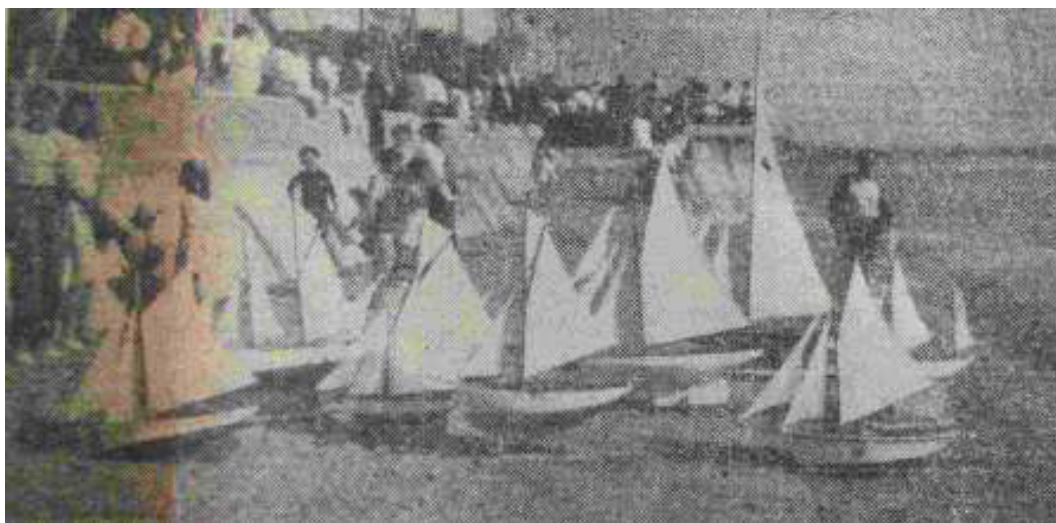
Ces manifestations nautiques rassemblent alors des courses à la voile, à la rame et à moteur mais aussi des régates de modèles réduits de voiliers (fig. 2.13) permettant ainsi aux enfants de participer à la manifestation. En effet, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, il n'existe pas de bateaux assez sécurisés pour que les enfants puissent apprendre à naviguer seul à bord.

Alors que sur terre les plus jeunes peuvent s'adonner aux joies de la conduite grâce aux courses de caisses à savon, il ne leur est pas encore possible de naviguer par eux-mêmes. Ces

306. « Les résultats de régates de Marennes-Plage », *Sud-Ouest*, 23 août 1947, Jx 262/5, ADCM.

307. « Une belle flotte », *Sud-Ouest*, 1^{er} juillet 1949, Jx 262/12, ADCM.

FIGURE 2.13 – Présentation de voiliers modèles réduits lors de la fête nautique de Marennes (1949)³⁰⁸



derniers doivent donc se contenter de régates de modèles réduits. L'objectif est donc de créer une sorte de caisse à savon pour la navigation. L'*Optimist* (fig. 2.14), petit dériveur de 2,18 m, est donc conçu en 1947 par l'architecte naval américain Clark Mills pour les enfants de 7 à 15 ans.

La première trace écrite d'une régate de ce type de bateaux à La Rochelle est plus récente puisqu'il faut attendre le 22 décembre 1970 pour qu'il soit fait mention dans la presse de la Coupe de Noël des *Optimists* (fig. 2.15). Les participants, au nombre de neuf, sont pour la grande majorité les enfants de personnalités du nautisme, telle que la fille du célèbre architecte naval Philippe Harlé³¹⁰ et de Claude Harlé, son épouse championne de voile qui entraîne les jeunes régatiers, ou encore Christine Briand, fille de Michel, qui s'illustrera à son tour dans la discipline³¹¹.

Ces différents exemples de régates illustrent parfaitement l'aspect populaire et universel de ces manifestations nautiques. Toutes les classes sociales et d'âge participent aux régates organisées dans le cadre des fêtes de la mer qui se déroulent chaque année. Toutefois, le caractère populaire des régates se vérifie-t-il aussi pour des courses-croisières telles que la Plymouth - La Rochelle dont les organisateurs disent qu'elle est « chic et populaire » à la fois ?

310. On estime que dans les années 1970, les plans d'un bateau de plaisance sur cinq en France sont signés par Philippe Harlé. L'architecte a notamment dessiné le *Muscadet* et le *Sangria*.

311. Christine Briand et Claire Fountaine ont remporté le Championnat du monde de 470 en 1983.

FIGURE 2.14 – Les premiers *Optimists* en bois aux Etats-Unis (1947)³⁰⁹



La Plymouth - La Rochelle : « chic et populaire » à la fois

Les années 1950–1960 marquent une période importante d'organisation de courses-croisières en Charente-Maritime telles que la Royan - La Rochelle ou de courses à l'échelle nationale telles que La Rochelle-Les Sables-d'Olonne, La Trinité - La Rochelle, La Rochelle - Lorient, etc. Mais ce sont surtout les courses-croisières internationales, telles que la San Sebastian - La Rochelle, qui marquent profondément l'image de La Rochelle. L'une d'entre elles marque particulièrement l'histoire du yachting à La Rochelle : la Plymouth - La Rochelle qui est à l'époque la plus longue course nautique d'Europe. Organisée par le *Royal Ocean Cruising Club* (RORC) avec le concours du *Royal Western Yacht Club of England* (RWYC), de l'Union nationale des croiseurs, du Yacht Club de France et la Société des Régates Rochelaises, la première édition de cette course a lieu en 1939 juste avant la guerre. Cette course se déroule sur une distance de 355 milles entre Plymouth, située sur la côte sud de l'Angleterre, et La Rochelle. Toutefois, la

FIGURE 2.15 – Un entraînement d’*Optimists* en bois dans la rade de La Rochelle (années 1970)³¹²



guerre empêche l’organisation de cet événement jusqu’en 1947.

En 1947, la compétition internationale permet à la ville d’accueillir des concurrents de diverses nationalités mais principalement des Anglais, des Français mais aussi des Belges et des Hollandais. Plusieurs jours avant l’arrivée de la Plymouth - La Rochelle, de nombreuses et diverses fêtes lui sont déjà consacrées sur le port, notamment une exhibition d’unités de la marine de guerre, des régates de chalutiers et de bateaux de pêche. Enfin, une Nuit de la Voile, couronnée par un concert philharmonique, clôturait cette semaine de festivités nautiques³¹³.

Fait exceptionnel pour une régates, la radiodiffusion française décide de retransmettre en direct l’arrivée de la Plymouth - La Rochelle. Signe de la portée nationale de l’événement, « *il est même envisagé que ce soit Georges Briquet en personne qui viennent commenter l’événement*³¹⁴ ». Ce journaliste sportif est alors l’une des grandes voix de la radiodiffusion française

313. « Le 20 août, notre port verra l’arrivée de ces régates internationales. A cette occasion, pendant plusieurs jours, de nombreuses fêtes dérouleront leurs fastes », *Sud-Ouest*, 2 août 1947, Jx 262/5, ADCM.

314. « Autour de Plymouth - La Rochelle, la Radiodiffusion française enverrait Georges Briquet relater au micro les Journées de la Voile », *Sud-Ouest*, 16 août 1947, Jx 262/5, ADCM.

et même pour certains³¹⁵ l'inventeur du style moderne du radioreportage sportif. Très couverte médiatiquement par le cinéma et la radio, cette régates fait aussi les gros titres de la presse régionale. Le journal *Sud-Ouest* fait même survoler la flotte de yachts arrivant de Plymouth par un hydravion afin d'avoir les premières photos du vainqueur, le yacht anglais *Latifa*. Les spectateurs sont présents en nombre afin d'admirer les yachts de compétition amarrés dans le bassin à flot intérieur du port de La Rochelle (fig. 2.16).

FIGURE 2.16 – Les bateaux de la Plymouth - La Rochelle dans le bassin à flot intérieur (1947)³¹⁶



Toutefois, quelques jours après la manifestation, un bémol vient relativiser le succès de l'édition de 1947 de la Plymouth - La Rochelle. Le journaliste rochelais Rémy Avit consacre un article à cette prestigieuse course, non pas pour l'encenser mais au contraire pour souligner les imperfections de son organisation. Le titre est d'ailleurs explicite : « *Reparler d'hier pour préparer demain*³¹⁷ ». Pour son auteur, les organisateurs n'ont pas assez mis cette régates à la portée des spectateurs : « *Les touristes, les spectateurs, initiés ou non au yachting, auraient*

315. Journal *L'Equipe*, Georges Briquet, il était une voix, consulté le 2/02/13, URL : <http://www.lequipe.fr/Tous-sports/Article/Georges-briquet-il-etait-une-voix/2750>.

317. « Encore Plymouth - La Rochelle : Reparler d'hier pour préparer demain », *Sud-Ouest*, 28 août 1947, Jx 262/5, ADCM.

*sans doute voulu comprendre aussi ce qu'il se passait au juste*³¹⁸ ». Malgré une importante médiatisation de l'événement, il semble en effet que le public ne se soit pas senti assez informé du déroulement de la course mais aussi de ces règles telles que les subtilités du handicap. Pour le journaliste, qui ne modère pas ses propos, la faute en revient aux organisateurs : « *des bateaux sont entrés dans la nuit ; à quelle heure ? Quelle est la position dans la course ? Arrivé avant, celui-ci est classé après. Pourquoi ? Personne ne peut deviner ces choses-là. Comment se passionner pour une chose aussi mystérieuse ? Pourquoi faire du yachting un sport aussi confidentiel ? Réponse : négligence et moindre effort*³¹⁹ ».

Rémy Avit souligne ici un problème important inhérent aux régates en général et à la course au large en particulier. Cet éloignement physique des concurrents et des spectateurs est accentué par un manque d'informations fournies par les organisateurs à la presse et au public. Le journaliste regrette vivement qu'il n'y ait pas eu d'informations en temps réel sur le déroulement de la course : « *une course, quelle qu'elle soit, comporte obligatoirement des résultats et la diffusion de ses résultats ; en général, simplement un tableau d'affichage tenu à jour avant, pendant et après, lisible par tout le monde. Pourquoi une course-croisière échapperait-elle à cette règle évidente ? Pour se passionner, il faut être renseigné. Il faut aussi, bien sûr, que quelqu'un renseigne. N'est-ce point l'habitude dans le yachting ? C'est fâcheux*³²⁰ ». Il semblerait même que les personnalités officielles aient été dans l'ignorance la plus totale. Finalement, les spectateurs nombreux sur les quais composent-ils une foule ignorante venue admirer les bateaux luxueux des yachtmen et toucher du doigt un rêve inaccessible ? Malgré les critiques, l'édition de 1947 de la Plymouth - La Rochelle est, sur les plans sportif et médiatique, un succès. Le public, quoiqu'ignorant les rouages complexes de cette compétition internationale, est venu en nombre admirer l'événement.

La Plymouth - La Rochelle, qui se déroule tous les deux ans, va particulièrement marquer les esprits lors de l'édition de 1951 qu'un Français, Fernand Hervé, remporte avec une confortable

318. *Ibid.*

319. *Ibid.*

320. *Ibid.*

avance. Cette première victoire française fait alors les gros titres de l'édition départementale du journal *Sud-Ouest*³²¹. A bord d'un bateau conçu pour la course-croisière, *Eloise*³²², dessiné par l'architecte François Sergent, l'équipage de Fernand Hervé, en gardant à distance ses quelque 70 concurrents, inscrit son nom dans l'histoire de cette course mais aussi de la construction navale par la démonstration d'un savoir-faire rochelais. De l'avis de tous, cette victoire d'un Français dans une course-croisière où beaucoup de concurrents sont Anglais, est un véritable exploit. Eric Tabarly, qui participe à cette régates en tant que skipper, finit quant à lui quatrième. Peut-être s'est-il souvenu de cette première victoire française de 1951 lorsqu'en 1964 il deviendra un héros national en « humiliant les Anglais chez eux³²³ » et en bouleversant les données acquises du yachting européen ? Quoiqu'il en soit, le célèbre navigateur affectionne cette régates qu'il finit par remporter en 1967.

Au début des années 1950, les événements nautiques locaux mais surtout les nouveaux matériaux conçus pendant la guerre, tels que le contreplaqué marine et l'amélioration des colles³²⁴, incitent plusieurs chantiers, construisant des bateaux de pêche mais aussi des yachts à partir de bois précieux arrivés au port de la Pallice, à se lancer dans une construction navale de plaisance plus accessible. Les chantiers navals présents dans le département sont déjà nombreux à construire des yachts, tels que les chantiers Chassaigne ou Quéré à La Rochelle ou encore le chantier Richard à Marennes qui construit à la fin des années 1950 le *Chassiron*, un yacht de croisière familiale qui connaît un certain succès. Toutefois, dès le début des années 1950, trois constructeurs rochelais font office de pionniers dans la construction navale de plaisance en s'y consacrant particulièrement : les chantiers Mallard, Vernazza et Hervé.

321. « Eloïse gagne la Plymouth - La Rochelle », *Sud-Ouest*, 24 août 1951, Jx 262/23, ADCM.

322. « Eloïse » signifie en patois charentais « Eclair ».

323. « Une interview de l'homme qui ne donne pas d'interviews », *Sud-Ouest*, 17 août 1967, Jx 262/119, ADCM.

324. Le polyester n'est pas utilisé immédiatement après la guerre (voir chapitre I).

2.2 De nouvelles ambitions pour la plaisance (1952–1960)

2.2.1 Une construction navale en pleine révolution

Le chantier Mallard, le pari d'une reconversion

L'histoire du chantier naval Mallard est avant tout le reflet d'une histoire familiale. Au début du XX^e siècle, le fondateur de ce chantier, Anatole Mallard, consacre ses activités à la construction navale de pêche et particulièrement à la construction de bateaux de gros tonnage. Aucune trace concernant une hypothétique activité dans le yachting n'a été trouvée, si ce n'est à l'occasion de l'exposition organisée par la Société des Régates Rochelaises en 1946, où il obtient le premier prix de yachting pour la réalisation d'un modèle réduit du yacht *Le Cygne*.

1952 est une année charnière pour le chantier Mallard. Roger, fils d'Anatole Mallard, est à l'origine de ce tournant vers la construction de bateaux de plaisance. En effet, alors que le chantier construit de grosses unités de pêche en bois pour plusieurs ports de pêche, ce dernier rencontre des difficultés à cause de la construction en acier³²⁵. Pour ce passionné de voile qu'est Roger Mallard, s'orienter vers la construction navale de plaisance est la solution qui permettrait d'éviter à l'entreprise familiale de périlcliter. C'est ainsi que le chantier naval Mallard commence à construire des yachts tels que le *Reder-Mor*, yacht de 14 mètres de long construit en 1953 et dont le lancement est un événement³²⁶.

Pour qu'un chantier soit efficace, il se doit d'être à la pointe de la technologie, d'avoir de bons matériaux mais aussi un, voire plusieurs bons architectes navals et enfin proposer des prix compétitifs. Devenu dirigeant du chantier, Roger Mallard propose à Jean-Jacques Herbulot, architecte naval du *Vaurien*³²⁷, considéré par beaucoup comme étant « *le grand prophète du contreplaqué marine*³²⁸ », d'entamer une collaboration. Ce dernier a justement dessiné en 1953 un petit bateau habitable qu'il compare à la 2 CV de la plaisance : le *Corsaire*. L'architecte

325. CHÉRET B., *Art. cit.*

326. « Toujours parmi les yachts...Un nouveau venu : le Reder-Mor », *Sud-Ouest*, 3 août 1953, Jx 262/35, ADCM.

327. Voir chapitre I.

328. CHÉRET B., *Art. cit.*

accepte que le chantier Mallard produise le *Corsaire* ainsi que la *Caravelle*, un dériveur-école dessiné la même année pour le Centre Nautique des Glénans. A partir du milieu des années 1950, le chantier Mallard commence la production de ces bateaux de plaisance et connaît grâce à cette initiative un essor important. Fin 1958, en une seule saison, le chantier fait naître plus de 30 bateaux de plaisance³²⁹ et le spectacle de leur mise à l'eau sur le port de La Rochelle est de plus en plus fréquent (fig. 2.17).

FIGURE 2.17 – Mise à l'eau d'un Corsaire dans le port de La Rochelle (1959)³³⁰



Le chantier Vernazza, la tradition gênoise

Vernazza, ce nom au parfum d'Italie, est indissociable de l'histoire de la construction navale rochelaise³³¹. Doménico Vernazza est l'incarnation d'une construction navale traditionnelle, l'école gênoise, connue pour la qualité de son travail sur bois et qualifiée par certains régatiers comme étant la manière de construire un bateau « la plus pure ». Très jeune, Doménico Vernazza

329. « Quand le bâtiment (naval) va, tout va », *Sud-Ouest*, 20 novembre 1958, Jx 262/67, ADCM.

331. Il est difficile aujourd'hui de retrouver des traces historiques de ce chantier, si ce n'est par les témoignages de ceux qui l'ont connu ou par la presse car les archives de ce chantier ont été malheureusement détruites.

apprend l'art de construire des bateaux et particulièrement des péroisires³³². Durant l'entre-deux-guerres, alors qu'il exerce déjà son métier en Italie, le talent de l'artisan est remarqué par le propriétaire d'un chantier naval de Rouen qui le recrute certainement pour construire encore des péroisires, type d'embarcation très populaire en Seine-Maritime de la fin du XIX^e au milieu du XX^e siècle³³³.

D'après sa fille Teresa, les raisons de son installation à La Rochelle seraient avant tout « climatiques » : « *quand il est arrivé à Rouen avec un ami, ils ont eu très froid. Ils ont donc décidé de descendre la côte vers le sud. Arrivant à La Rochelle, mon père a dit : là, on est bien* »³³⁴. C'est ainsi qu'il devient en 1924 contremaître dans un chantier naval rochelais au sein duquel cet artisan talentueux gravit progressivement les échelons. En 1932, huit ans après son arrivée, Doménico Vernazza crée son propre chantier naval. Il y construit toujours des péroisires et différentes sortes de canots mais aussi des petits voiliers. De 1940 à 1952, le constructeur met de côté la plaisance pour se consacrer à la construction de bateaux de pêche et de commerce. Différents bateaux sont conçus au sein de ses ateliers dont une vingtaine de chalutiers de pêche ainsi qu'un navire océanographique. 1952 est aussi de l'année du changement pour Doménico Vernazza. La plaisance devient à nouveau l'objet d'une activité importante du chantier qui se consacre désormais à la construction de chalutiers³³⁵ et de yachts de croisière.

La photographie (fig. 2.18) témoigne de l'activité de construction navale de pêche et de plaisance des chantiers Vernazza en 1954. Plusieurs chalutiers entourent un yacht de croisière. Si le chantier Vernazza opère une refonte de ses activités en 1952, tout comme le chantier Mallard, Doménico Vernazza ne s'oriente pas, quant à lui, vers la construction en série de petits bateaux plus accessibles. Allant à contre-courant de nombreux chantiers navals qui souhaitent produire des bateaux moins onéreux, il décide de construire des bateaux de croisière de manière traditionnelle dans l'esprit traditionnel du yachting avec trois ingrédients indispensables : un bois de qualité, un savoir-faire unique et du temps. Ces bateaux sont donc plus onéreux comme par

332. Une péroisire est une embarcation légère de type canot mesurant entre 3 à 4 mètres.

333. La péroisire d'Etretat était une embarcation emblématique de Seine-Maritime.

334. Témoignage recueilli par le journaliste Philippe Baroux, *Sud-Ouest*, 23 septembre 2011.

335. Doménico Vernazza avait aussi des talents d'architecte puisqu'il signa plusieurs plans de chalutiers.

FIGURE 2.18 – La cale du chantier Vernazza et ses bateaux ³³⁶



exemple le *Léthé*, un ketch ³³⁷ de 14,50 m de long, commandé par un médecin parisien, mis à l'eau en juillet 1955 avant de rejoindre son port d'attache, Ars-en-Ré ³³⁸. Mais progressivement l'artisan italien, se laisse convaincre par les avantages du contreplaqué, notamment par son coût moins élevé et une durée de construction moins longue qui rendrait ses bateaux plus accessibles. L'aventure de cet élève de l'école gênoise devenu dirigeant de chantier naval sur la côte atlantique française prend fin en 1961 lorsqu'il vend son chantier naval.

Le Chantier Hervé, à la pointe de la technologie.

Depuis qu'il a entrepris la construction du *Caneton* en 1946, la réputation des chantiers Hervé n'a cessé de croître. A la différence des chantiers Mallard et Vernazza qui étaient déjà constructeurs avant de se diversifier dans la fabrication de bateaux de plaisance, Fernand Hervé a d'abord été un régatier. Alors qu'il régata habituellement à bord de dériveurs légers, Fernand Hervé décide en 1949 de concourir aussi en bateau habitable. En collaboration avec l'architecte naval François Sergent, il conçoit un bateau de 10,80 m, l'*Eloise*. C'est à bord de ce voilier que

³³⁷. Un ketch est un voilier à deux mâts.

³³⁸. « Un nouveau-né dans la flottille : le Léthé lancé aux chantiers Vernazza », *Sud-Ouest*, 25 juillet 1955, Jx 262/47, ADCM.

seulement deux ans plus tard, en 1951, il devient le premier Français à remporter la Plymouth - La Rochelle. Cette performance est une consécration pour le régatier mais aussi pour les chantiers qui ont fabriqué ce bateau. Dès lors, Fernand Hervé s'engage aussi dans la construction de voiliers habitables. En bon régatier, le constructeur est toujours en quête de nouveaux matériaux qui rendraient ses bateaux encore plus performants. C'est notamment grâce à lui que la construction navale rochelaise se met à « *compter de plus en plus dans les courses océaniques*³³⁹ ». La même année, les chantiers Hervé construisent le bateau de course du champion Jean-Claude Menu, futur président de la S.R.R., baptisé *Marie-Christine II*, qui gagne par la suite de nombreuses courses-croisières internationales telle que la Bénodet - Saint-Sébastien en 1956.

Si beaucoup de constructeurs s'accordent à dire que la voile n'est pas un sport de luxe mais qu'elle reste un sport qui peut être onéreux, Fernand Hervé n'adhère pas à cette conception du yachting. En juillet 1954, le constructeur reçoit la visite dans ses chantiers d'un journaliste du journal *Sud-Ouest* en charge de la rubrique « La mer et les marins ». Ce dernier plus habitué à écrire des articles sur la marine de pêche ou la marine marchande décide de se consacrer cette fois-ci aux « *marins par plaisir*³⁴⁰ ». Dans un esprit quelque peu provocateur mais qui reflète la pensée collective, le journaliste débute l'entretien en déclarant qu'il est fort dommage que ce beau sport qu'est le yachting soit aussi cher. Fernand Hervé lui fait une réponse qui reflète sa philosophie de la plaisance : « *Quand on veut véritablement faire de la voile, on peut trouver un bateau à un prix raisonnable. Ce ne sera pas, peut-être, un grand yacht de croisière, mais ce luxe n'est point nécessaire à celui qui aime vraiment ce sport. Le plaisir est [aussi présent³⁴¹] avec un petit voilier qu'avec un grand et bien des jeunes qui dépensent leur argent en tous autres objets importants, pourraient disposer d'une petite unité. Il suffit de vouloir*³⁴² ». Le journaliste, impressionné par ce qu'il qualifie d'une « *véritable leçon de yachting* » qu'il vient de recevoir, décide de retranscrire dans sa rubrique cette conversation.

339. « La construction navale rochelaise comptera de plus en plus dans les courses océaniques », *Sud-Ouest*, 22 septembre 1951, Jx 262/24, ADCM.

340. « Marins par plaisir », *Sud-Ouest*, 21 juillet 1954, Jx 262/41, ADCM.

341. Déduction car texte effacé.

342. « Marins par plaisir », *Sud-Ouest*, 21 juillet 1954, Jx 262/41, ADCM.

En se lançant dans la construction de voiliers pour les courses-croisières, Fernand Hervé n'en oublie pas pour autant les dériveurs légers. En 1954, Michel Briand, jeune champion qui s'est déjà illustré sur *Caneton* et *Dragon*, est sélectionné par la Fédération française de yachting à voile (F.F.Y.V) afin d'effectuer un stage de préparation en vue des épreuves nationales de sélection olympique. Né le 26 septembre 1930 à La Rochelle, Michel Briand suit sa scolarité au lycée Fénelon lorsqu'il est touché par la maladie. Souffrant d'une ostéomyélite qui l'oblige à être déscolarisé pendant un an, il s'occupe en construisant des maquettes de bateaux. Cette longue convalescence marque le début de son engouement pour la construction navale. Une fois guéri, il n'est pas rare de voir l'adolescent solitaire admirer les bateaux en cours de construction rue des chantiers à proximité de la tour de la Lanterne. Grâce aux initiatives des yachtmen rochelais qui commencent à vouloir ouvrir davantage ce sport aux jeunes, Michel Briand prend sa licence à la S.R.R. en 1946 et découvre les joies de la navigation sur *Caneton*. Plus tard, il analysera avec le recul cette période : « *Les premiers temps à la S.R.R., je me sentais décalé dans mes aspirations, en marge des pratiques traditionnelles et de cette culture aristocratique à l'Anglaise véhiculée par les plus anciens. J'étais d'une autre génération, plus jeune que tous ces hommes forts respectables qui avaient navigué avant-guerre. Très vite, j'étais habitué de ce désir permanent de découverte et de confrontation avec les meilleurs. Le grand large m'ennuyait à cette époque - ce qui ne serait plus le cas maintenant tant la régata au large est aussi totale qu'une régata olympique - et je ne voulais pas me résigner à faire des ronds dans l'eau avec les mêmes protagonistes* ³⁴³ ». En juin 1954, le champion est photographié (fig. 2.19) en pleine navigation en compagnie de son épouse à bord d'une nouvelle version du *Caneton* construite par le chantier Hervé : le 505 ³⁴⁴.

Pour les commentateurs de l'époque, Le *Caneton 505*, qui ne pèse que 135 kilos, est une révolution dans le yachting léger. Pour certains, ce dériveur conçu en bois moulé, une nouveauté technique qui rend le bateau plus hydrodynamique, serait un « *miracle* ³⁴⁶ ». En réalité, la mise

343. BLAIZEAU J.-M., *Op. cit.*, p. 370.

344. « Un champion de la voile », *Sud-Ouest*, 21 juin 1954, Jx 262/40, ADCM.

346. « Une révolution dans le yachting léger : I- Le caneton 505 en bois moulé pèse 135 kg et file à 14 nœuds », *Sud-Ouest*, 17 mars 1955, Jx 262/45, ADCM.

FIGURE 2.19 – M. et M^{me} Briand mettant au point le premier 505 (1954)³⁴⁵



au point de cette technique de construction est le résultat « *d'améliorations énormes dues à une conception toute nouvelle de la construction*³⁴⁷ ».

En 1953, des essais internationaux de prototypes de dériveurs légers sont organisés à La Baule afin de trouver le meilleur dériveur européen à deux équipiers. Un bateau attire particulièrement l'attention du jury pour ses qualités de maniabilité et d'évolution sur l'eau : le *Coronet*, prototype anglais conçu par l'architecte John Westelle. Mais la technique de construction de ce dériveur léger, conçu en bois moulé, est encore peu connue en France. Ce type de construction, venus de l'aéronautique, consiste à fabriquer une sorte de millefeuille. La coque du bateau est construite à l'aide d'un voile en superposant de fines lames de bois. Puis, chaque couche de bois est collée et orientée de manière différente afin de croiser les fils du bois, ce qui

347. *Ibid.*

permet d'obtenir une coque à la fois robuste et légère³⁴⁸.

Alors que le *Caneton* connaît un important succès depuis plusieurs années, ce nouveau dériveur léger aux qualités de navigation exceptionnelles pourrait fortement lui nuire sur le marché de la construction européenne. De plus, alors qu'il s'agit d'un monotype, le *Caneton* est depuis plusieurs années conçu de manière différente selon les chantiers navals qui en possèdent les plans, ce qui l'éloigne du concept de monotype. Dans ce contexte, le président de l'Association des propriétaires de *Canetons*, Alain Cettier, décide alors de rencontrer John Westelle. Le premier parvint à convaincre le second de réduire la longueur de son bateau d'un peu moins de 50 cm pour que ce dernier devienne un *Caneton* de 5,05 m. Cette collaboration franco-anglaise aboutit immédiatement à la construction de ce nouveau *Caneton 505* par des chantiers navals anglais. Fernand Hervé, qui construisait déjà le *Caneton*, est alors séduit par cette nouvelle technique de fabrication et décide à son tour de concevoir le *Caneton 505* en bois moulé (fig. 2.20).

Fernand Hervé a pour objectif de construire des bateaux pour tous mais toujours dans une optique de performance. Ainsi, il construit des dériveurs légers, des voiliers habitables pour la course-croisière mais aussi de grands yachts aux équipements de confort importants. En mars 1959, le chantier Hervé est sur le point de terminer le plus grand le yacht de plaisance jamais construit à La Rochelle. Toujours à la pointe de la technologie, ce bateau est équipé d'un mât en aluminium et de voiles en tissu synthétique dont la durée de vie est deux fois supérieure aux voiles en coton.

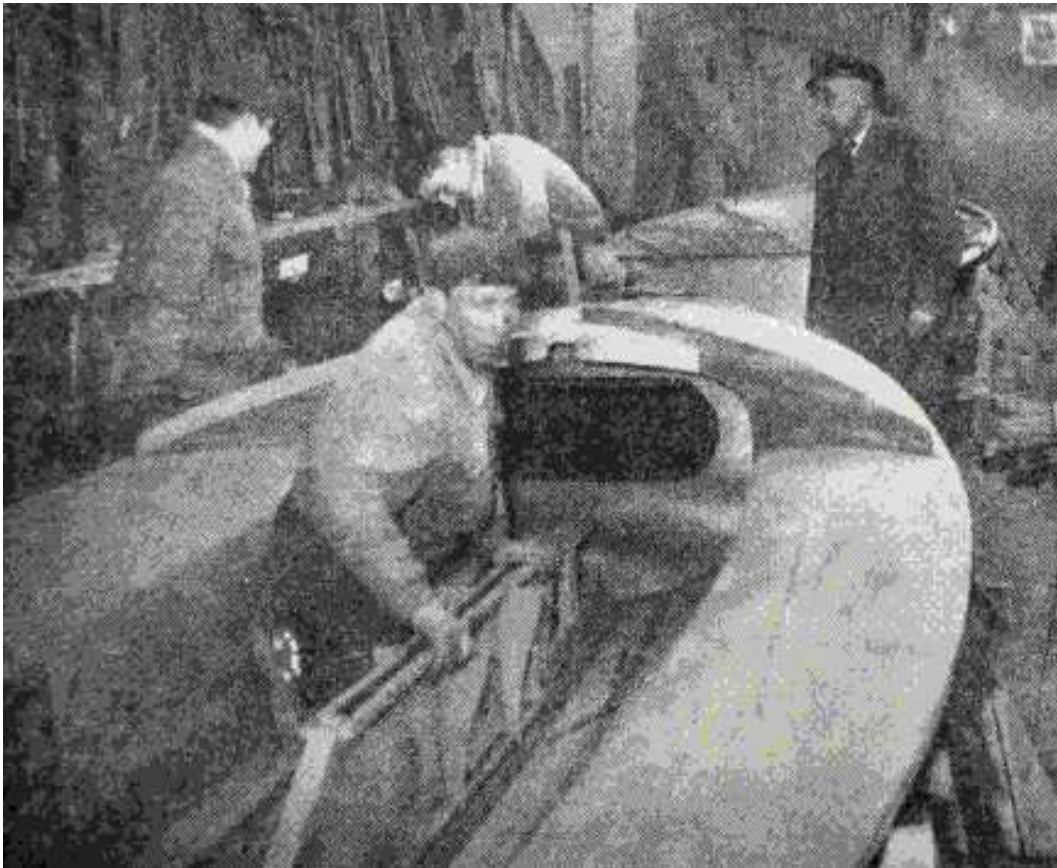
2.2.2 Un regard plus confiant sur le risque marin

Alain Bombard, le naufragé volontaire

Au début des années 1950, l'histoire de ce médecin et navigateur hors norme contribue à l'entreprise de démystification de la mer. Alain Bombard (1924–2005) est en effet convaincu

348. Institut National des Métiers d'Art, Définition du bois moulé, Les techniques de bois moderne, consulté le 6/11/13, URL : <http://www.eurosema.com/1-30610-Les-techniques-de-bois-moderne.php>.

FIGURE 2.20 – Fernand Hervé surveillant la construction d'un *Caneton 505* (1955)³⁴⁹



que les naufragés ne meurent pas de faim ou de soif mais de désespoir et de terreur. Comme l'a souligné en 1946 l'auteur anonyme de l'article paru dans *Sud-Ouest*, « *la mère française a peur de l'eau* ». Le désir de rivage est bien présent mais il existe toujours une appréhension de l'élément marin qui s'explique, selon le scientifique, par un manque de connaissances se traduisant par une place importante laissée à l'imaginaire. De 1949 à 1951, il effectue son internat à l'hôpital de Boulogne-sur-Mer. S'intéressant déjà depuis longtemps à l'étude des capacités du corps humain à résister aux privations, et ayant étudié longuement le cas des déportés durant la guerre, Alain Bombard a acquis la conviction qu'une survie était possible au-delà des limites physiologiques.

Une expérience particulièrement traumatisante l'incite à mener des recherches sur les problèmes de survie en mer. Un jour de printemps 1951, le jeune interne âgé de 26 ans, reçoit un appel téléphonique des pompiers lui indiquant qu'un naufrage vient de se produire sur l'une des digues du port de Boulogne. Connaissant bien le site, Alain Bombard ne s'inquiète pas outre

mesure concernant les blessures des naufragés. Ce jour-là, la mer est calme et la digue, contre laquelle le bateau de pêche s'est écrasé, est équipée d'échelles disposées tous les vingt mètres. Il n'y a sûrement que très peu de dommages corporels. Or, lorsque la voiture des pompiers arrive à l'hôpital et que les portières s'ouvrent, le jeune interne, si fier de son statut important, se retrouve face un spectacle de désolation totale : « *jamais je n'oublierai le spectacle de ses quarante-trois hommes entassés les uns sur les autres dans des attitudes de pantins disloqués, pieds nus, et tous munis de la bouée de sauvetage. Malgré tous nos efforts, ce jour-là, aucun ne put être ranimé. Bilan d'une minute d'erreur : 43 morts, 78 orphelins*³⁵⁰ ».

C'est à cet instant précis qu'Alain Bombard prend conscience du drame profond que peut être un naufrage, pour lui synonyme de « *misère humaine* ». Son impuissance face à ce cortège funèbre du naufrage de Boulogne-sur-Mer fait germer chez le scientifique un besoin de comprendre les rouages des naufrages afin d'éviter leur issue fatale. C'est ainsi qu'il commence à se documenter sur le phénomène. Outre des récits de naufrages célèbres tels que celui du radeau de *La Méduse* en 1816 ou du *Titanic* en 1912, il récolte de nombreuses statistiques sur les naufrages. Au niveau local, il découvre avec étonnement qu'à Boulogne-sur-Mer, 100 à 150 hommes perdent chaque année la vie en mer. A une échelle mondiale, il constate que 200 000 personnes en moyenne par an sont victimes d'un naufrage et que si un quart d'entre elles parviennent à s'en sortir grâce à une embarcation de fortune, beaucoup décèdent peu après leur sauvetage.

En septembre 1951, un ami l'invite à faire l'essai d'un nouveau type de bateau de sauvetage, le *dinghy* qui est un canot constitué d'un « *boudin pneumatique en forme de fer à cheval, fermé à sa partie postérieure par un tableau de bois*³⁵¹ ». Le canot étant équipé d'un moteur hors-bord, les deux amis décident de rallier l'Angleterre qui ne se trouve qu'à quelques milles marins. Alors que le trajet à l'aller se déroule en toute quiétude par beau temps et que les deux navigateurs ont une confiance totale dans leur embarcation, une violente tempête les empêche durant plusieurs jours de revenir sur les côtes françaises. Dans l'obligation de retourner rapide-

350. BOMBARD A., *Naufragé volontaire*, Editions Phébus, Paris, 1996, 246 p.

351. *Ibid.*

ment à l'hôpital, Alain Bombard décide de reprendre la mer alors que cette dernière est encore déchaînée en se disant « *qu'au fond, les naufragés ne choisissent pas leur temps, et, dans les trois quarts des cas, ne s'agira-t-il pas justement d'une mer déchaînée quand il faudra utiliser les frêles embarcations ?*³⁵² ». Cette première traversée à bord d'un canot de sauvetage est donc l'occasion de tester en conditions réelles cette embarcation mais aussi de devenir à son tour un naufragé volontaire. Malgré l'avis défavorable des marins anglais présents sur le port, les deux amis reprennent la mer. Après avoir péniblement franchi la jetée, la frêle embarcation se retrouve chahutée par l'assaut des vagues. Ce carrefour maritime du Pas-de-Calais habituellement si emprunté est, en ce jour de tempête, un véritable désert. Finalement, le petit canot de sauvetage, qui manque de se retourner à plusieurs reprises en emmenant avec lui ses deux passagers, arrive à bon port.

Pour une expérimentation de l'idée de survie à la mer

L'épopée des deux hommes trouve alors un certain écho dans le milieu marin. Intrigué par cette étonnante histoire, un mécène hollandais spécialiste du sauvetage vient en France à la rencontre d'Alain Bombard. Ce dernier lui présente sa théorie selon laquelle la survie en mer n'est pas uniquement physiologique mais que la part psychologique joue aussi un rôle déterminant. Conscient de l'opportunité qui se présente à lui, Alain Bombard avance qu'il est d'ailleurs prêt à mener des expériences sur lui-même. Enthousiasmé par cette hypothèse, le mécène décide de financer les recherches du médecin en lui octroyant une bourse d'études. C'est ainsi que l'aventure de *L'Hérétique*³⁵³ commence. L'objectif est alors d'expérimenter en laboratoire cette théorie sur la survie du naufragé en établissant ses chances alimentaires de survie. Puis, dans l'optique de « *guérir les futurs naufragés du désespoir* », les deux amis à l'origine de l'aventure à bord du *dinghy* ainsi que le mécène hollandais partiront en mer. La préparation de cette expédition à but scientifique se fait au musée océanographique de Monaco. Le médecin y étudie notamment des récits de naufrages, la composition du poisson, la manière de le pêcher ainsi que les vents et courants favorables.

352. *Ibid.*

353. *L'Hérétique* est le nom du canot de sauvetage à bord duquel Alain Bombard a traversé l'Atlantique.

Malgré une conviction personnelle forte et bien qu'il ait réussi à convaincre un mécène et quelques acolytes, le scientifique et sa théorie sont l'objet de vives critiques de la part du monde marin et scientifique. Ils sont alors nombreux à penser que les expérimentations menées par le docteur Bombard ne se passeront pas du tout de la même manière une fois en mer car cette dernière est imprévisible. Face à ces critiques, Alain Bombard, qui souhaite faire taire les critiques en prouvant que sa théorie se vérifie, accélère la mise en place du projet. Mais avant de choisir une embarcation, il faut déjà déterminer le trajet de ce voyage. Pour cela, plusieurs caractéristiques doivent être prises en compte. Tout d'abord, afin de véritablement être considérée comme une expérience de survie, cette expédition doit durer entre un et trois mois. De plus, l'embarcation utilisée ne doit pas avoir de moyen de propulsion important. Les scientifiques trouvent donc un itinéraire au cours duquel les vents et les courants pourraient porter l'embarcation d'un point à un autre. En étudiant attentivement les récits de navigations dites « *anormales* ³⁵⁴ », Alain Bombard acquiert la conviction que pour frapper les imaginations, il faut traverser un océan. Pour être en mer pendant environ deux mois, il choisit l'océan Atlantique et sa route des alizés (fig. 2.21) ³⁵⁵: Vents réguliers régnant toute l'année dans l'Océan Atlantique., sur les traces de Christophe Colomb.

Parallèlement au choix de l'itinéraire et à la préparation scientifique de l'expédition, Alain Bombard et ses acolytes commencent la préparation matérielle. Bien que bénéficiant des largesses du mécène, le scientifique doit toutefois se plier à quelques-unes de ses exigences. Ainsi, le nombre des membres de l'équipage passe de trois à six hommes, mais surtout le type d'embarcation change. Alors qu'il était à la base prévu d'embarquer sur un canot de sauvetage, le « *bailleur de fonds* » d'Alain Bombard, comme il le surnomme, veut faire essayer aux deux acolytes un engin hétéroclite pour l'époque : un petit catamaran, « *sorte de radeau polynésien à deux coques réunies par un plancher médian, en somme une sorte de pédalo, mais propulsé à la voile.* ³⁵⁷ ». Malgré des essais peu concluants de ce petit catamaran en baie de Monte-Carlo qui finissent par un chavirage, le mécène hollandais, qui rêve d'une expédition à la renommée

354. MERRIEN J., *Les navigateurs solitaires*, Livre de Poche, Paris, 1968, 448 p.

355. Alizés

357. *Ibid.*, p. 33

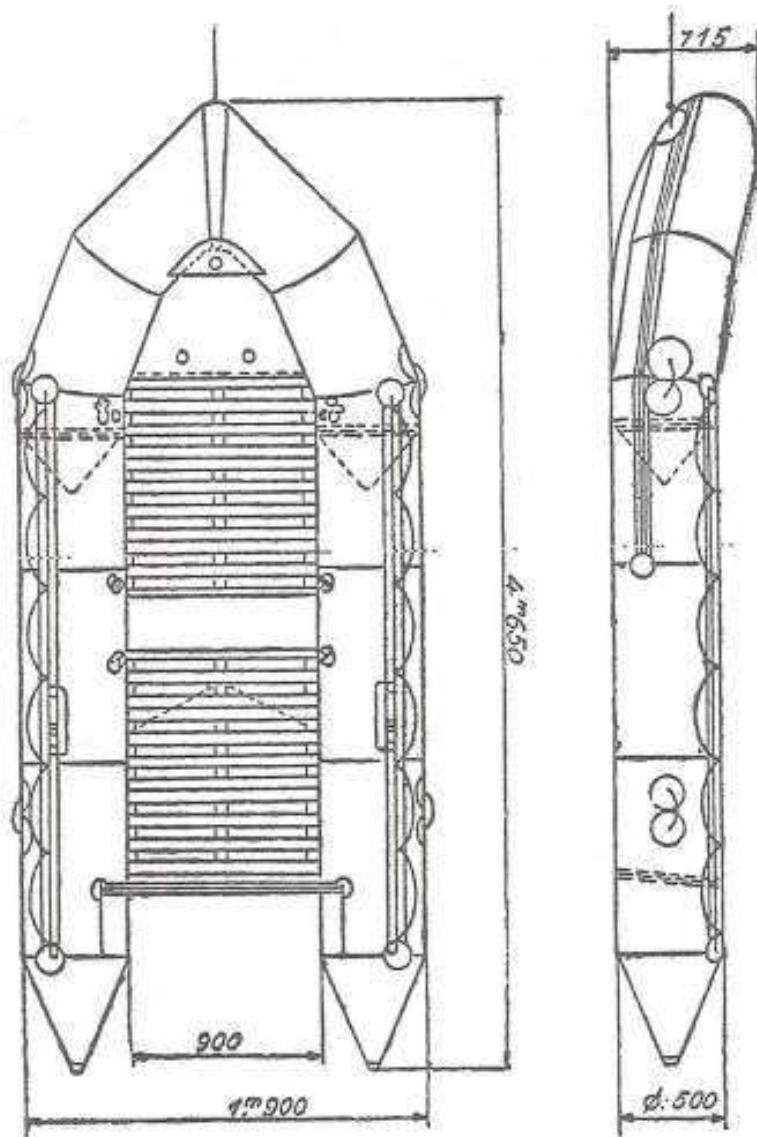
FIGURE 2.21 – Carte représentant les différents vents et courants de l’océan Atlantique ³⁵⁶



internationale, fait construire un grand catamaran habitable de 14 mètres de long équipé d’une cabine et d’une cuisine. Les ambitions des deux hommes ont pris des chemins différents. Aussi, Alain Bombard prend-t-il la décision de continuer secrètement son projet tel qu’il était prévu initialement mais en ne disant rien à son mécène jusqu’au départ de l’expédition. En toute logique, il fait donc le choix d’un canot pneumatique (fig. 2.22) un peu plus grand que celui sur lequel il avait traversé la Manche l’année précédente.

Conçu durant la guerre par Pierre Debrouelle, ingénieur de l’entreprise aéronautique rochefortaise *Zodiac*, ce canot-radeau réunit selon les scientifiques toutes les caractéristiques nécessaires à cette expédition. La propulsion de ce bateau est assurée par un gréement léger (une

FIGURE 2.22 – Plan du canot pneumatique *L'Hérétique* ³⁵⁸



voile de 3 m²) s'apparentant à un gréement de fortune qu'aurait pu réaliser un naufragé. Alain Bombard baptise cette embarcation *L'Hérétique* car beaucoup de personnes le voient ainsi pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il compte entreprendre la traversée de l'Atlantique à bord d'un engin dit de plage, une « coquille de noix », ce qui pour un navigateur est une hérésie. De plus, sa théorie va à contre-courant de la croyance générale selon laquelle l'eau salée n'est pas potable et qu'il est impossible de vivre uniquement des ressources que procure la mer. Alors que le scientifique a jusqu'à présent tenu la presse éloignée, un journaliste consacre un article au

projet un peu fou de ce docteur Bombard, alors inconnu du grand public. Dès lors, la future expédition commence à bénéficier d'une importante couverture médiatique.

Une fois les préparations scientifiques et matérielles terminées, Alain Bombard, accompagné d'un navigateur qu'il a recruté à Monaco, Jack Palmer, embarque pour une répétition générale : la traversée de la Méditerranée. Mais alors qu'ils doivent rejoindre la côte espagnole en suivant les courants, les deux compères se retrouvent à plusieurs reprises rejetés au large. Bloqués en mer pendant plusieurs jours, les naufragés volontaires décident de signaler leur position au premier bateau qu'ils croisent. Après avoir lancé des fumigènes, un paquebot dévie sa route pour leur porter secours. Bombard et Palmer, qui souhaitent continuer leur expédition, demandent alors au commandant d'envoyer leur position à terre et de leur fournir quelques vivres de secours. Puis, les deux aventuriers reprennent leur périple. Après avoir encore passé plusieurs jours à la dérive au gré des courants, ils finissent par toucher la côte de Minorque (fig. 2.23).

FIGURE 2.23 – Alain Bombard et Jack Palmer à Minorque³⁵⁹



Mais en arrivant à terre, Alain Bombard apprend que son mécène abandonne le projet. En

effet, après leurs appels de détresse au paquebot, des journalistes ont déclaré, que l'expédition avait échoué alors que les deux aventuriers voulaient uniquement que leur position soit signalée. Le pouvoir de la presse a donc eu une influence non négligeable sur la continuité du projet. A une époque où de nombreuses expéditions terrestres et maritimes quelque peu étonnantes voient le jour telles que la San Sebastian - Dublin en canoë ou encore la traversée du carrefour maritime du Pas de calais en scooter marin, l'expédition du naufragé volontaire, pris en flagrant délit d'aide par l'équipage du paquebot, est discréditée. Déclarant finalement que cette expérimentation est trop dangereuse, le mécène se désolidarise du projet et indique ne pas vouloir participer au suicide d'Alain Bombard. Mais, même si cette expédition n'est plus considérée par son financeur et par le public, Alain Bombard n'abandonne pas le projet reste convaincu qu'il a une chance de réussir cette entreprise périlleuse. C'est ainsi qu'à l'automne 1952, après avoir traversé la Méditerranée, le scientifique se lance au départ des Canaries, seul cette fois-ci, car Jack Palmer a finalement déclaré forfait, dans la traversée de l'Atlantique à bord de *L'Hérétique*. Le 25 décembre 1952, Alain Bombard déjoue tous les pronostics de survie en arrivant aux Antilles après 65 jours de traversée de l'océan Atlantique.

FIGURE 2.24 – La « coquille de noix » du Docteur Bombard aux Antilles ³⁶⁰



Le voyage de *L'Hérétique* terminé (fig. 2.24), Alain Bombard, qui a perdu 25 kilos en se nourrissant exclusivement de sa pêche et d'eau de mer, fait désormais son possible pour que sa théorie soit enfin comprise. Pour lui, le mental prédomine sur le physique et explique qu'il a beaucoup plus souffert d'une faim psychique que d'une faim organique. Le 7 janvier 1953, celui que beaucoup prenaient pour un fou est accueilli en véritable héros à son arrivée à l'aéroport d'Orly. Lorsque les journalistes lui demandent s'il pourrait rééditer cet exploit, Alain Bombard répond en toute honnêteté par la négative. Son exploit réalisé, le médecin compte, à l'aide de ses conclusions médicales, écrire le récit de son expérimentation qui deviendra, il l'espère, un manuel du parfait naufragé. Lui qui considère que la survie n'est pas qu'une question physiologique mais aussi psychologique, termine son ouvrage par cette pensée : « *Espérer, c'est tendre vers un état meilleur. Le naufragé, après la catastrophe, démuné de tout, ne peut et ne doit qu'espérer. Il se voit poser brutalement le problème : vivre ou mourir, et ce sont toutes ses ressources, toute sa foi en la vie, qu'il engagera, avec son courage, pour lutter contre le désespoir. O toi, naufragé, mon frère, si tu veux bien croire espérer, tu verras que, comme sur les îles de Robinson Crusoé, des richesses monteront de jour en jour et tu n'auras plus raison de ne pas croire* ³⁶¹ ».

Dès son retour en France, les dirigeants d'une entreprise d'aéronautique, L'Angevinière, convaincus par la théorie du scientifique sur la survie en mer à bord d'un canot pneumatique et conscients des capacités commerciales de ce nouveau marché porteur dans la construction aéronautique, contactent Alain Bombard afin de mettre en place une collaboration. Ce dernier, qui en traversant l'Atlantique à bord d'un *Zodiac* est devenu l'ambassadeur du canot pneumatique, se voit proposer d'inscrire une fois de plus son nom dans l'histoire en baptisant un canot à gonflage instantané « Bombard » (fig. 2.25).

Le 3 juin 1954, Alain Bombard, qui en très peu de temps a acquis une importante notoriété en France et dont désormais un canot de sauvetage porte le nom, est accueilli à La Rochelle pour une séance de dédicace par une foule nombreuse fascinée par ce personnage qu'est le naufragé

361. BOMBARD A., *Op. cit.*, p 227.

FIGURE 2.25 – Les ouvrières conçoivent le canot pneumatique Bombard³⁶²



volontaire.

En 1955, le ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme rend obligatoire, avec la publication du décret du 14 janvier 1955³⁶³, la présence d'un engin de sauvetage de type canot pneumatique à gonflement automatique à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance. Désormais, chaque bateau doit avoir à son bord, au sein de son armement de sécurité, un canot de sauvetage. Cette nouvelle permet une augmentation importante de la fabrication de canots pneumatiques. En 1958, l'entreprise Angevinière - Bombard s'impose sur le marché des radeaux de sauvetage pneumatique. Puis en 1980, la société créatrice de la marque Bombard rejoint le groupe *Zodiac* qui devient le leader mondial du bateau pneumatique.

363. Légifrance, Décret n° 55-75 du 14 janvier 1955, consulté le 18/03/13, URL : http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19550118&numTexte=&pageDebut=00714&pageFin=.

FIGURE 2.26 – Essai du prototype du *Zodiac* dans les années 1930³⁶⁴



Rochefort, Mecque du canot pneumatique

La société aéronautique Maurice Mallet, créée en 1896, travaille principalement pour les services de la Défense française pour la fabrication d’engins de type dirigeables ou ballons d’observation. En 1911, l’entreprise prend le nom de *Zodiac*. En 1934, l’ingénieur de l’entreprise, Pierre Debroustelle, invente un nouveau type de canot pneumatique baptisé en toute logique *Zodiac*. L’histoire de la fabrication des canots pneumatiques à Rochefort débute à l’aube de la Seconde Guerre mondiale, en 1937.

A cette époque, ce canot s’apparente à une sorte de canoë gonflable où deux personnes peuvent prendre place (fig. 2.26). Mais les fonctions de cet engin de plage évoluent rapidement. En 1937, alors que les tensions internationales sont à leur comble en Europe, les dirigeants de l’Aéronavale, demandent à l’ingénieur de créer un bateau pneumatique assez stable pour transporter des bombes et des torpilles. Ce tout nouveau type de bateau, très utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale, est l’ancêtre du *Zodiac* moderne de plaisance. Déjà, en juillet 1937, l’usage d’un des deux premiers prototypes du *Zodiac* militaire (fig. 2.27) est orienté, de manière

FIGURE 2.27 – Un bateau militaire performant durant la Seconde Guerre mondiale ³⁶⁵



FIGURE 2.28 – Un usage de plaisance du prototype du *Zodiac* militaire ³⁶⁶



informelle, vers un usage de plaisance (fig. 2.28).

Craignant que la guerre éclate, le ministère de l’Air³⁶⁷ considère aussi qu’il serait plus judicieux de décentraliser des usines d’entreprises travaillant directement pour l’armée française. C’est ainsi que la société *Zodiac* reçoit pour consigne d’implanter l’une de ses usines au sud de la Loire³⁶⁸. Le site de l’arsenal de Rochefort paraît alors parfaitement approprié. Cet arsenal, qui depuis le XVII^e siècle assurait la prospérité économique de la ville de Rochefort en employant des milliers d’ouvriers, a amorcé son déclin au XIX^e siècle. Le site protégé de cet arsenal, à l’intérieur des terres sur les rives du fleuve Charente, a fini par desservir son activité. Une accessibilité difficile conjuguée à un faible tirant d’eau dû à un envasement constant du fleuve, empêchent l’arsenal de s’adapter à la construction de nouveaux cuirassés. Finalement, l’arsenal de Rochefort ferme ses portes en 1927. Toutefois, la ville reste associée au domaine militaire puisqu’en 1916, un centre d’aérostation maritime a été créé. Puis, une école d’aviation et une base aérienne ont, à leur tour, été implantées³⁶⁹.

L’implantation de l’usine *Zodiac* à Rochefort est donc l’occasion de préserver à la fois un savoir-faire militaire d’une hypothétique occupation allemande mais aussi de redynamiser un territoire en créant des emplois. Si la décision d’implanter l’usine à Rochefort est prise en 1937, l’activité commerciale commence en 1939 avec le recrutement de femmes qui étaient presque toutes couturières. Lorsque la guerre est déclarée, les commandes de l’entreprise connaissent une croissance importante mais ces dernières diminuent rapidement sous l’Occupation : « *subsiste la fabrication de parachutes et la réparation de ballons de barrage à la demande de l’occupant*³⁷⁰ ». L’activité de l’entreprise s’arrête à la fin du conflit lorsque plusieurs locaux, dont les magasins à tissus qui constituent la matière première de l’usine, sont détruits par des incendies provoqués par l’armée allemande.

Même si l’usine reprend son activité de fabrication de parachutes à la fin des années 1940,

367. Le ministère de l’Air est créé en 1928 dans le but de redresser la situation de crise dans laquelle se trouve l’aéronautique française depuis le début des années 1930.

368. COMBEAU G., « Femmes, travail, santé : une histoire des ouvrières de Zodiac à Rochefort (1960-1986) », Mémoire de Master, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013.

369. DUSSIER M., « La plaisance : un élément important de la structuration de l’espace littoral », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 2008.

370. COMBEAU G., *Op. cit.*

l'activité ne devient véritablement prospère qu'à partir des années 1950 grâce à la fabrication en série de l'invention de Pierre Debrouelle qui diversifie les activités de l'entreprise *Zodiac* vers la conception de bateaux pneumatiques. Cette nouvelle orientation est à l'origine du recrutement de 70 personnes en juillet 1950³⁷¹. Dès lors, l'usine rochefortaise occupe une place importante au sein de l'arsenal puisqu'elle compte diverses infrastructures³⁷² tel qu'un grand atelier couture de plus de 3 500 m², un atelier mécanique de 1 330 m², un atelier menuiserie de 1 250 m² ainsi qu'un hangar de gonflement et de démonstration de 1 100 m².

Ainsi, alors qu'au début des années 1950, l'entreprise rochefortaise *Zodiac* concentre sa production sur des commandes militaires, l'exploit de *L'Hérétique* et la publication du décret sur l'obligation de possession d'un canot de sauvetage en 1955 lui permet de conquérir de nouveaux marchés. Dès lors, la production de l'usine se spécialise dans la fabrication de canots de sauvetage. Fruit de diverses innovations techniques et dorénavant obligatoire à bord, l'embarcation fait alors la curiosité des navigateurs. Ainsi, le 19 mai 1961, la presse locale évoque une démonstration d'un canot de sauvetage Bombard (fig. 2.29) à l'usage des bateaux de plaisance dans le port de La Rochelle³⁷³.

De nombreuses personnalités du monde maritime sont présentes telles que Gaston Blanche, administrateur en chef de l'Inscription Maritime et particulièrement de la plaisance locale dont notamment Jacques Albrecht, président de la de la Société des Régates Rochelaises, Jean-Claude Menu et Jacques Godet, vice-présidents de la S.R.R. Les champions du yachting rochelais se montrent donc très intéressés par ce nouvel engin qui, en se gonflant automatiquement en seulement dix secondes, pourrait sauver de nombreuses vies. Jacques Godet, propriétaire des Cognac Godet découvre la voile grâce à son père Jean. A bord de son bateau *Rhapsodie*, un 8 mètres JI, il démontre ses performances de fin régatier lors de nombreuses courses européennes. Lorsqu'il était jeune, Eric Tabarly a d'ailleurs été l'un de ses coéquipiers.

371. *Ibid.*

372. COLLECTIF, *Zodiac : un siècle d'air et d'eau (1896-1996)*, Auto-édition, 1996, 160 p.

373. « Canots Bombard pour la plaisance », *Sud-Ouest*, 19 mai 1961, Jx 262/82, ADCM.

FIGURE 2.29 – Démonstration d'un canot Bombard pour la plaisance à La Rochelle³⁷⁴

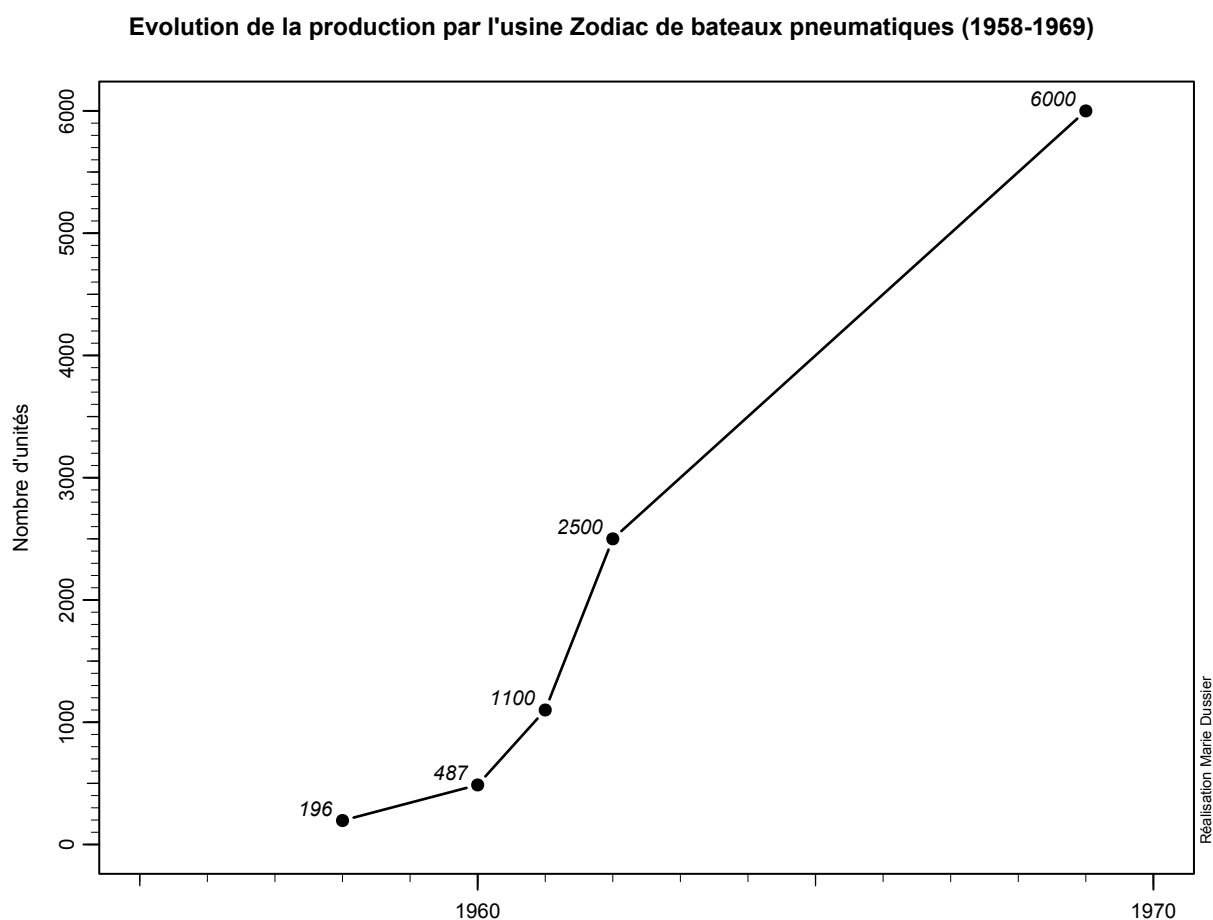


En cette période de fort essor des loisirs, *Zodiac* se lance aussi, en parallèle de sa production de canots de sauvetage, dans la fabrication de bateaux pneumatiques de plaisance. La croissance exponentielle de la production de l'usine (fig. 2.30) est en lien direct avec la création de ce tout nouveau type d'embarcation de plaisance³⁷⁵.

Au début des années 1960, l'entreprise *Zodiac* souhaite que le canot pneumatique soit considéré à part entière comme un bateau de plaisance à moteur familial, qui permettrait le passage entre engins de plage et bateaux de plaisance de taille plus conséquente. Cet engouement du public pour ce bateau pneumatique permet alors à l'entreprise de connaître un essor exceptionnel et de procéder à une première extension de son usine rochefortaise en 1963, puis à une seconde en 1967. Au début des années 1970, l'entreprise *Zodiac*, devenue le premier fabricant mondial de bateaux pneumatiques, emploie dans son usine rochefortaise, plus de 500 salariés. Si la ville de Rochefort est devenue la Mecque de la fabrication du canot pneumatique, d'autres personnages, dont la renommée a plus ou moins traversé l'histoire, participent eux aussi, dans

375. Graphique réalisé à partir des données de COMBEAU G., *Op. cit.*

FIGURE 2.30 – Evolution de la production par l'usine *Zodiac* de bateaux pneumatiques (1958–1969)



les années 1950, à un phénomène de démystification de la mer et de ses dangers.

Marcel Bardiaux, un inconscient chanceux ?

Dans les années 1950, la presse relate souvent les tentatives plus ou moins sérieuses des diverses expéditions mises en place par des aventuriers plus ou moins préparés. Les journalistes n'hésitent pas d'ailleurs à discréditer certains d'entre eux. Alain Bombard n'est pas le seul aventurier à être passé du stade de doux rêveur aux théories amusant l'opinion publique à celui de héros national. C'est aussi le cas du navigateur solitaire Marcel Bardiaux (fig. 2.32). Lorsqu'il fait escale à La Rochelle à bord de son voilier de neuf mètres *les Quatre-Vents*, qu'il a construit lui-même sur les bords de la Marne, l'aventurier n'est pas pris au sérieux par le journaliste de *Sud-Ouest* lorsqu'il lui déclare en 1950 vouloir s'engager dans un tour du monde en solitaire à la voile.



FIGURE 2.31 – Un bateau à moteur familial ³⁷⁶

Ce voyage à La Rochelle est l'occasion pour cet aventurier moderne, qui veut marcher dans les pas d'Alain Gerbault, d'essayer son bateau et par la même occasion, de rencontrer des spécialistes de la navigation à voile, tels que Fernand Hervé. Mais à l'époque, ils sont peu nombreux à donner du crédit à son projet : *« on ne peut pas dire que tout le monde crut dur comme fer au rêve éveillé de ce naïf, qui semblait croire qu'il suffit de construire une petite barque sur le bord de la Marne, pour être capable de se lancer innocemment, tout seul, sur les océans. Oui vraiment, cette histoire un peu folle, faisait sourire les initiés. Marcel Bardiaux, avec ses 40 ans et sa tranquille assurance, parlait de son voyage méticuleusement préparé, avec une confiance, une sérénité totale. Était-ce un imposteur voire un hurluberlu intégral ? Puis on oublia ce plaisantin ³⁷⁸ »*. Marcel Bardiaux est alors considéré comme un naïf inconscient des dangers de la mer. La plupart des gens qu'ils rencontrent se demandent en effet comment ce navigateur débutant peut-il succéder à Alain Gerbault dans une tentative de tour du monde à bord d'un bateau de deux mètres plus petit ³⁷⁹, qu'il a de surcroît construit lui-même.

378. *Ibid.*

379. Le *Firecrest* d'Alain Gerbault mesurait 11 mètres.

FIGURE 2.32 – Marcel Bardiaux en escale à Bordeaux³⁷⁷



Deux ans plus tard, le 31 janvier 1952, le journaliste se voit dans l'obligation de faire amende honorable lorsqu'il apprend que le navigateur solitaire a entrepris son tour du monde son exploit puisqu'il est en Amérique du sud, à Buenos Aires. Malgré le fait qu'il ait déjà réussi une partie de son périple, les sceptiques sont encore nombreux et notamment les spécialistes de la plaisance qui considèrent Marcel Bardiaux comme étant un inconscient chanceux, et « *que c'est justement la raison pour laquelle il réussit ce qui n'est qu'une folie*³⁸⁰ ». Les initiés considèrent que Marcel Bardiaux n'est pas un exemple à suivre et mettent d'ailleurs en garde les pratiquants débutants qui ne doivent pas se sentir autorisés sous prétexte de quelques navigations réussies sur *Caneton* dans la baie de La Rochelle « *à partir comme des niais pour New-York* ». En effet, en ce début de seconde moitié du XX^e siècle, grâce à une diminution du coût de fabrication des bateaux, rendue possible par l'exploitation de nouveaux matériaux, les amateurs de voile

380. « Deux ans après, on reparle du navigateur solitaire », *Sud-Ouest*, 31 janvier 1952, Jx 262/26, ADCM.

bénéficient d'une accessibilité plus importante à la propriété d'un bateau de plaisance et se retrouvent par conséquent davantage exposés aux dangers de la navigation auxquels ils doivent impérativement se préparer.

* * *

Entre 1945 et 1950, le sociologue Roger Sue considère que le temps n'est pas aux loisirs. Pour ce chercheur spécialiste du loisir et des temps sociaux, les dégâts humains, matériels et psychologiques ne sont pas propices à une reprise immédiate des activités de loisirs. A l'échelle de la Charente-Maritime, les événements ne valident pas cette théorie. Le fait que la plaisance locale n'ait pas complètement cessé son activité durant la guerre entraîne une reprise officielle rapide. Dès 1946, la S.R.R., forte d'une flotte de *Canetons* ayant augmentée durant la guerre, organise un Championnat de France, puis en 1947 la célèbre course-croisière Plymouth - La Rochelle ainsi que d'épreuves pré-olympiques en 1948.

De plus, si la peur de l'élément marin a déjà fortement diminué depuis le XIX^e siècle, de nouvelles expérimentations sur le monde marin telles que celle d'Alain Bombard sur la survie en mer ou la découverte du monde sous-marin de Jacques-Yves Cousteau avec la sortie du film *Le monde du silence* en 1956, qui obtient la palme d'or au festival de Cannes, rassurent encore davantage les Français. Ces derniers s'inscrivent désormais dans un sentiment de plus grande confiance face à l'élément marin qui se traduit parfois, comme en témoignent certains faits divers relatés dans la presse, par une inconscience du danger et des compétences à acquérir avant de se lancer à l'assaut de l'océan. Au début de son tour du monde en solitaire, l'aventurier Marcel Bardiaux est d'ailleurs qualifié d'« *inconscient chanceux* » par de nombreux spécialistes de la plaisance.

Dans une volonté de rendre plus accessibles leurs bateaux grâce à l'utilisation de nouveaux matériaux, les chantiers navals charentais entament dès le début des années 1950, leur révolution. La construction navale traditionnelle donne toujours naissance à de magnifiques *yachts* mais cette dernière est désormais secondée par une fabrication plus rapide et moins onéreuse de petites unités plus universelles telles que le *Corsaire*. La ville de Rochefort devient quant à elle la Mecque du canot pneumatique grâce à *L'Hérétique*. Tel qu'il se qualifie lui-même, Alain Bombard, en devenant volontairement naufragé, a voulu montré que l'idée de survie en mer ne relève pas du physiologique mais du psychologique. Le succès de son périple en mer se traduit

par une collaboration avec l'entreprise *Zodiac* qui baptise, suite à la mise en place d'un accord commercial, l'un de ses bateaux pneumatiques à moteur, le *Bombard*. Les années 1950 sont aussi une période faste pour les chantiers navals rochelais qui, comme en témoignent les trois exemples des chantiers Hervé, Mallard et Vernazza, en complément de la construction navale de chalutiers ou de remorqueurs, se diversifient vers la plaisance en concevant des bateaux plus accessibles mais aussi des voiliers à la pointe de la technologie pour les champions rochelais. Cette complémentarité des ambitions des régatiers et des constructeurs navals, qui ont parfois les deux statuts, va permettre à La Rochelle d'accéder au rang de cité du nautisme.

Conclusion

Alors que beaucoup considèrent la pratique élitiste du yachting comme étant à l'origine de la plaisance contemporaine par la mise en place d'un processus de démocratisation à partir des années 1950, des recherches au sein d'une histoire plus globale ont permis de constater qu'il existait un amalgame entre les pratiques du yachting et de la plaisance. Par le prisme de l'histoire des mentalités, une interprétation différente du phénomène. Notre théorie est que la pratique hédoniste qu'est la plaisance ne peut avoir de commencement. Ainsi, dans la définition fondamentale que nous lui donnons, la plaisance est en réalité à l'origine d'une pratique empreinte de distinction sociale apparue au milieu du XIX^e, dans la lignée de la pratique du cercle sportif. Puis, alors que cette pratique élitiste tendait à disparaître, une nouvelle forme de plaisance s'est développée grâce à différents facteurs tels que la révolution culturelle du temps libre et le progrès technique. Toutefois, il convient de relativiser le terme de « démocratisation ». En effet, à la fin des années 1950, la plaisance reste encore, en comparaison d'autres pratiques sportives tel que le football, un loisir confidentiel.

Le second chapitre de cette partie consacrée à l'essor de la plaisance a permis de constater qu'à La Rochelle, les promoteurs d'une plus grande accessibilité de leur sport sont les yachtmen. La guerre a freiné la vie sportive locale par l'arrêt officiel de l'activité des clubs et par l'interdiction de naviguer. Parfois obligés de saborder leurs bateaux, les yachtmen ont continué de vivre leur passion, comme en témoigne l'histoire de Fernand Hervé qui a fabriqué de petits dériveurs pouvant naviguer sur les canaux de l'arrière-pays. Durant le conflit, de nombreux journaux indépendants cessent leur activité. Toutefois, il serait incohérent de considérer le fait qu'il n'y ait plus eu de couverture médiatique comme étant un indicateur d'un quotidien paralysé des Français. Pourtant, certains chercheurs, loin de considérer les caractéristiques inhérentes à cette période de guerre, avancent des affirmations pouvant être surprenantes allant dans le sens d'idées préconçues. L'image d'une Seconde Guerre mondiale qui a fait tomber la France dans un état léthargique, durant laquelle les Français sous le joug de l'Occupant, n'ont plus eu de loisirs culturels ou sportifs, est en effet erronée. Loin de limiter les pratiques culturelles et sportives, la guerre a même été, selon Paul Dietschy, un stimulant pour notamment le dévelop-

pement du cinéma et de la chanson³⁸¹. Les sources encore à notre disposition aujourd’hui sont là pour attester que le temps ne s’est pas arrêté pendant la guerre et la période de la reconstruction, et que la population a continué à avoir des loisirs culturels et sportifs. Dépassant le cadre culturel et sportif et s’inscrivant dans une certaine philosophie, continuer à vivre sa vie autant que possible en y intégrant des moments des loisirs était un moyen de résister humainement à la pression de l’Occupation, des restrictions et des bombardements. Les travaux de Dominique Veillon, sur le quotidien des 38 millions de Français, qui ne sont pas entrés en résistance ou n’ont pas collaboré, vont dans ce sens. Si certains considèrent que cette dernière n’a pas assez insisté sur les pratiques culturelles et sportives, les sources nous permettent aujourd’hui d’affirmer qu’à l’échelle locale de La Rochelle, la pratique de la plaisance n’a pas cessé malgré l’arrêt officiel de l’activité de la Société des Régates Rochelaises. Trouvant refuge sur des canaux dans l’arrière-pays, cette dernière s’est muée grâce à l’utilisation de petits bateaux en une pratique clandestine mais finalement, malgré le conflit, plus accessible. Puis, à la Libération, les Sociétés des régates et autres clubs de voile et de motonautisme ont impulsé une dynamique visant à provoquer des vocations maritimes. Les années 1950 ont ensuite été le théâtre d’une mutation au sein des chantiers navals. A travers l’histoire de trois d’entre, eux, nous avons pu découvrir par quel processus la construction navale de plaisance s’est mise en place, entre tradition et innovation technologique. Certains considèrent déjà à l’époque La Rochelle comme étant « la capitale du nautisme ». Cet engouement croissant pour le tourisme nautique se traduit par une forte demande et donc par l’augmentation de la production de bateaux de plaisance, ce qui est une aubaine pour les chantiers navals et pour les professionnels bénéficiant plus ou moins directement de l’essor de la plaisance. Toutefois, cette explosion du nombre de bateaux soulève rapidement un problème, celui du manque de places dans les ports existants.

381. GASTAUT Y. et MOURLANE (DIR.) S., *Le football dans nos sociétés. Une culture populaire 1914-1998*, Collection Mémoires, Autrement, Paris, 2006, 236 p.

Deuxième partie

Une période propice aux projets d'aménagements portuaires (1960–1971)

Introduction

Alors que le XIX^e siècle a été marqué par un désir de rivage devenu dans l'imaginaire collectif un lieu d'évasion et de plaisir, les années 1960 sont quant à elles marquées par ce que nous pouvons qualifier d'extension du désir de rivage vers la plaisance. La navigation pour le plaisir devient alors, après la pêche et le commerce, un nouveau moyen de créer de la richesse par le biais du tourisme nautique. Dans un premier temps, nous allons analyser la réaction la municipalité en place à La Rochelle face à cet engouement et quelles stratégies vont être mises en place pour répondre aux besoins de cette pratique de loisir. Des hommes vont alors avoir une influence déterminante pour l'avenir de la ville. Nous évoquerons ainsi deux destins, un premier à l'échelle nationale puis un second à l'échelle locale qui veut faire de La Rochelle, une capitale nautique.

Puis nous tenterons de déterminer s'il y a des limites aux ambitions de ces hommes dans leur souhait de faire évoluer le visage portuaire de la ville. Nous nous demanderons notamment si cette cité à l'identité maritime forte aurait pu se muer en une station balnéaire. Dans un premier temps, un chapitre sera consacré à l'étude de ce nouveau vent économique qui souffle sur la ville. Nous verrons que dans un contexte de décentralisation, cette région littorale, est d'un point de vue économique, fragile. Des projets d'aménagements pharaoniques vont ainsi voir le jour. Dans un second chapitre, nous soulignerons le fait que des acteurs participent encore à une promotion de la plaisance qui encourage la pratique. Nous essaierons aussi de définir le profil-type du plaisancier à la fin des années 1960 afin de déterminer si ce dernier est toujours un notable tel que l'était le yachtman. Puis, une analyse de l'évolution des projets d'aménagements comparée aux délibérations du conseil municipal de La Rochelle permettra de comprendre par quel processus le port de plaisance des Minimes a vu le jour. Dans un dernier chapitre, une attention particulière sera donnée à l'aménagement du littoral charentais pour la plaisance dans sa globalité. Nous verrons comment le paysage portuaire départemental s'est dessiné face à une demande croissante. Enfin, souvent comparée à La Rochelle et mise en concurrence, le développement de la plaisance à Royan sera aussi l'objet d'une étude.



Chapitre 3

La plaisance à La Rochelle porteuse d'un nouveau souffle économique ? (1960–1964)

Introduction

Suite à la Seconde Guerre mondiale, la France entreprend sa Reconstruction. A La Rochelle, la Société des Régates Rochelaises a renoué rapidement avec l'organisation de régates. Alors que dès les années 1950, la plaisance connaît un important engouement, il faut attendre le milieu des années 1960 pour que cette pratique devienne un objet d'intérêt majeur pour la municipalité qui a dès lors l'ambition de faire de La Rochelle la capitale du nautisme en France. Les élus envisagent des aménagements pharaoniques pour répondre aux besoins de cette pratique de loisir. Par quel processus la plaisance à La Rochelle a-t-elle acquis ce statut d'une industrie pouvant participer activement à la prospérité économique de la ville ? La Société des Régates Rochelaises a-t-elle joué un rôle dans la mise en place d'aménagements portuaires pour la plaisance ? Après avoir analysé dans sa globalité l'émergence d'une volonté d'aménagement du territoire afin de comprendre la position d'une ville du centre-ouest telle que La Rochelle, l'attention sera portée sur l'évolution de sa situation économique longtemps portée par des activités traditionnelles de pêche et de commerce avant d'apprécier l'évolution de la place du tourisme à La Rochelle, une ville qui n'a pas toujours souhaité devenir une capitale du tourisme nautique.

3.1 Une refonte profonde des politiques nationales d'aménagement

3.1.1 Une expertise pour une amorce de politique territoriale

Sous la Troisième République, le visage du Parlement français change quelque peu. Parmi les élus, se trouvent des ingénieurs d'Etat puis civils qui apportent au débat public leurs compétences techniques. S'ils ne représentent alors que 6 % du total des élus, les ingénieurs parlementaires contribuent activement à l'élaboration de textes de lois, notamment au sein de commissions à caractère économique. Leur expertise a alors une influence non négligeable sur l'orientation des politiques publiques en matière notamment de transports, d'énergie et d'aménagement³⁸². Des initiatives locales, telles que la création de la Compagnie Nationale du Rhône³⁸³, marquent une volonté d'amorcer un processus global de décentralisation. En 1899, les différentes chambres de commerce de la région proposent cette idée d'aménager le Rhône afin notamment de produire de l'électricité, d'y permettre une meilleure navigation et une irrigation des terres. Ce projet n'aboutit finalement que durant l'entre-deux-guerres lorsqu'il fait l'objet d'une loi en 1921. La Compagnie nationale du Rhône créée en 1933 reçoit la concession de l'aménagement du Rhône en 1934³⁸⁴.

Il faut toutefois attendre l'arrivée au pouvoir du Front populaire en 1936 pour que le gouvernement décide d'engager un processus de décentralisation industrielle à l'échelle nationale. Celui-ci bénéficie dans un premier temps au sud-ouest du pays où sont implantées les entreprises en lien avec l'industrie aéronautique. Mais c'est en 1942, sous le régime de Vichy, que naît une véritable politique territoriale. Alors qu'il collabore avec l'ennemi responsable de la destruction du pays, le gouvernement envisage les premières démarches pour la reconstruction du pays en créant un Commissariat à la Reconstruction immobilière. En 1943, dans l'optique de développer les villes et les régions de manière cohérente, il crée une Délégation générale

382. MARNOT B., « Les ingénieurs au Parlement de la Troisième République : des élus singuliers ? », *Parlement[s]*, *Revue d'histoire politique*, n° 13, 2010, p. 130–143.

383. MARNOT B., *Les ingénieurs au Parlement sous la III^{ème} République*, CNRS Histoire, CNRS Editions, Paris, 2000, 368 p.

384. DELION A. G. et DURUPTY M., « Chronique du secteur public économique », *Revue française d'administration publique*, n° 4, 2013, p. 1083–1096.

à l'équipement national(DGEN)³⁸⁵. Cette dernière engage une importante réflexion sur les futures politiques territoriales pouvant être mises en place et communique ses projets à Vichy mais aussi, à partir de 1943, à Londres. Si à l'époque la DGEN n'a aucun pouvoir de décision, de nombreux textes de lois rédigés par ses membres sont repris à la Libération. Lorsque la reconstruction de la France s'amorce après la Seconde Guerre mondiale, beaucoup de membres de la DGEN sont recrutés au sein du nouveau ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme créé en 1944 et dirigé par Raoul Dautry³⁸⁶.

En 1947, le géographe Jean-François Gravier, chercheur sympathisant de *La Fédération*, mouvement politique fédéraliste français prônant la régionalisation du pays, publie un ouvrage portant sur le développement économique inégal des régions³⁸⁷. Dès la fin des années 1940, cette organisation qui réunit chercheurs et décideurs politiques, participe activement à la diffusion de nouvelles représentations du territoire français à travers notamment la création d'un Centre d'études institutionnelles pour la réforme de la société française. Selon J.-F. Gravier, qui considère que la France doit se développer de manière plus homogène, l'objectif de ce centre est de redonner un réel pouvoir aux régions qui ont souffert de la centralisation en mettant en place un plan de modernisation et d'équipement qui permettrait l'essor des industries de base sur tout le territoire. En mars 1949, le Ministre de la Reconstruction décide de fonder une Direction de l'Aménagement.

Dans les années 1950, les géographes français soulèvent le problème d'un fort contraste entre l'expansion de certaines régions et le sous-développement du reste du pays. Mais l'analyse de ce déséquilibre spatial est alors uniquement théorique³⁸⁸. Au terme de la Seconde Guerre mondiale, la France se trouve encore sur une « *pente économique, en vertu de laquelle les individus glissent naturellement vers la capitale ou les régions de forte concentration* »³⁸⁹. Pour

385. DAMETTE F., « Liaisons dangereuses : une histoire des rapports Paris/province », *Mouvements*, n° 13, 2001, p. 32–40.

386. PASQUIER R., « La régionalisation française revisitée : fédéralisme, mouvement régional et élites modernisatrices (1950-1964) », *Revue française de science politique*, n° 53, 2003, p. 101–125.

387. GRAVIER J.-F., *Paris et le désert français*, Flammarion, Paris, 1972, 284 p.

388. PERRIN N., « La répartition géographique de la population française et l'aménagement du territoire », *Population*, n° 11, 1956, p. 701–724.

389. *Ibid.*, p. 722

le gouvernement, qui a alors conscience de l'absolue nécessité de rééquilibrer l'économie française sur l'ensemble du territoire, cette période de reconstruction du pays doit être l'occasion de lutter contre une centralisation excessive des activités, des populations, des centres de décision et de formation. Afin de reconstruire rapidement le pays et son appareil productif, une planification du territoire est mise en place.

En 1950, Eugène Claudius-Petit prend la succession de Raoul Dautry. Le nouveau ministre considère alors que l'aménagement du territoire doit être la meilleure façon de répartir les hommes en fonction des ressources naturelles d'un territoire et de ses possibilités économiques afin qu'ils puissent avoir de bonnes conditions de vie au travail mais aussi dans leurs loisirs³⁹⁰. Eugène Claudius-Petit, dont la pensée se rapproche de celle de J.-F. Gravier, va d'ailleurs citer ce dernier à de multiples reprises lors d'un discours en faveur d'un aménagement du territoire équilibré à la tribune de l'Assemblée Nationale³⁹¹. De leur côté, les chercheurs, en menant des études sur des cas concrets à travers le pays, participent à une meilleure compréhension des enjeux et des difficultés que les collectivités risquent de rencontrer. Ces études associées à la conviction du Ministre permettent la mise en place d'actions concrètes de décentralisation avec la création d'un Fonds National d'Aménagement du Territoire (FNAT).

La publication d'ouvrages scientifiques, tel que *Matériaux pour une géographie volontaire de l'industrie française*³⁹², ont une influence sur les décisions de l'Etat. Grâce à cet ouvrage collectif de chercheurs en géographie, en économie et en sociologie présentant une analyse commune de l'évolution de la répartition de la population dans le pays et de l'évolution des zones sous-développées, les instances gouvernementales saisissent davantage l'importance de la congestion industrielle dont souffre la France après la Seconde Guerre mondiale. Toutefois, si le groupe de chercheurs marque une véritable volonté de changement pour l'industrie française, il ne se décrit pas pour autant comme étant un ardent défenseur d'une décentralisation

390. ALVERGNE C. et MUSSO P., *Les grands textes de l'aménagement du territoire et de la décentralisation*, La Documentation française, Paris, 2003, 400 p.

391. PASQUIER R., « L'invention de la régionalisation "à la française" (1950–1964) », *Journée d'études AFSP/Groupe Local et politique*, 2002, p. 1–23.

392. DESSUS G., GEORGE P. et WEULERSSE J., *Matériaux pour une géographie volontaire de l'industrie française*, Académie, Presses de Sciences Po, Paris, 1949, 178 p.

industrielle, qui, même si elle présente des intérêts, demeure une entreprise délicate à réaliser. Le géographe Paul Guiot déclare d'ailleurs en 1950 que « *la structure sociale de notre pays ne se prête guère aux transplantations massives* ³⁹³ ». Selon lui, avant d'entreprendre toute décentralisation, il faudrait encourager les efforts à l'échelle locale en modernisant l'équipement industriel déjà existant en France. Les chercheurs ne souhaitent pas la mise en place d'une politique unique globale mais qui s'adapterait plutôt aux spécificités démographiques, géographiques et économiques de chaque région.

Les craintes émises par les chercheurs concernant la mise en place d'un mouvement d'ampleur national de décentralisation, sont à l'origine de la réalisation d'études au niveau local par des Comités d'études et d'actions locales, des collectivités et des bureaux d'études. Ces travaux démontrent qu'il existe toujours, dans les années 1950, un fort contraste entre les régions dynamiques et les régions atones où la vie se retire progressivement. Dans une grande moitié ouest de la France, les foyers industriels sont faibles. Hormis une certaine influence des activités portuaires des ports de Nantes et Bordeaux et une activité industrielle en petite mécanique ³⁹⁴, la région Poitou-Charentes est marquée comme beaucoup d'autres régions de l'ouest français par la prépondérance de l'activité agricole et par une densité de population peu élevée.

La géographe Nadine Perrin, chargée de recherches à l'Institut National des Etudes Démographiques (INED), a réalisé une étude sur la répartition géographique de la population française et l'aménagement du territoire. En 1954, alors que la densité moyenne de la population en France est de 78 habitants/km², elle n'excède pas pour la France rurale 25 habitants par km², soit à peine le tiers. La comparaison avec le recensement de 1936 permet de constater, selon la chercheuse, que les régions à vocation principalement agricole telles que le Gers ou le Lot se dépeuplent.

La moyenne d'âge par département permet aussi de déterminer quelles sont les régions dy-

393. *Ibid.*, p. 140

394. CLAVAL (DIR.) P., *Géographie de la France*, tome 1239, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 2000, 128 p.

namiques qui attirent le plus la population active. Les départements situés au sud d'une ligne Vendée - Belfort regroupent une population vieillissante puisque seulement 38 % des jeunes français y vivent. La centralisation des activités sur la capitale se traduit aussi par le fait que « dix départements consomment à eux seuls 55 % de l'énergie totale dépensée en France³⁹⁵ ». Ces départements se situent dans la région parisienne et les grandes agglomérations françaises. Reflet d'une importante centralisation, les activités industrielles et commerciales implantées en région parisienne représentent à elles seules 40 % des salaires déclarés pour la France entière³⁹⁶. Toutefois, si cette importante concentration d'activités liée au développement du secteur industriel à partir du XIX^e siècle dans la région parisienne joue un rôle important dans ce phénomène de centralisation, d'autres facteurs contribuent à l'isolement de certaines régions. En effet, il existe un réel problème de « concentration du potentiel intellectuel français³⁹⁷ » à Paris : « Un cinquième des médecins et des dentistes exercent dans la Région parisienne³⁹⁸ ». De plus, en 1955, sur une population étudiante de 151 000 individus, quasiment 65 000, soit 43 % des étudiants, suivent leurs parcours universitaires en région parisienne. Selon N. Perrin, créer des universités en province ou valoriser celles qui existent déjà pourrait participer à la renaissance des régions françaises atones.

Au milieu des années 1950, malgré une prise de conscience des effets néfastes d'une importante centralisation des activités, le réseau autoroutier se développe de manière radiocentrique, selon les mêmes principes que ceux avancés lors de la mise en place du réseau ferré. C'est ainsi que Paris devient, après avoir été le centre de connexion des voies ferrées françaises à la fin du XIX^e siècle, celui des autoroutes (fig. 3.1)³⁹⁹. Alors qu'en 1970, le nord et le sud-est sont les seules régions qui bénéficient d'une autoroute, dont l'autoroute du soleil qui relie Paris à Marseille, l'ouest de la France pâtit d'un manque d'équipement. Même si en 1980, le réseau autoroutier français se développe sur une grande partie du territoire, il faut attendre les années 1990 pour que la Bretagne et le centre-ouest soient à leur tour équipées.

395. PERRIN N., *Art. cit.*, p.703.

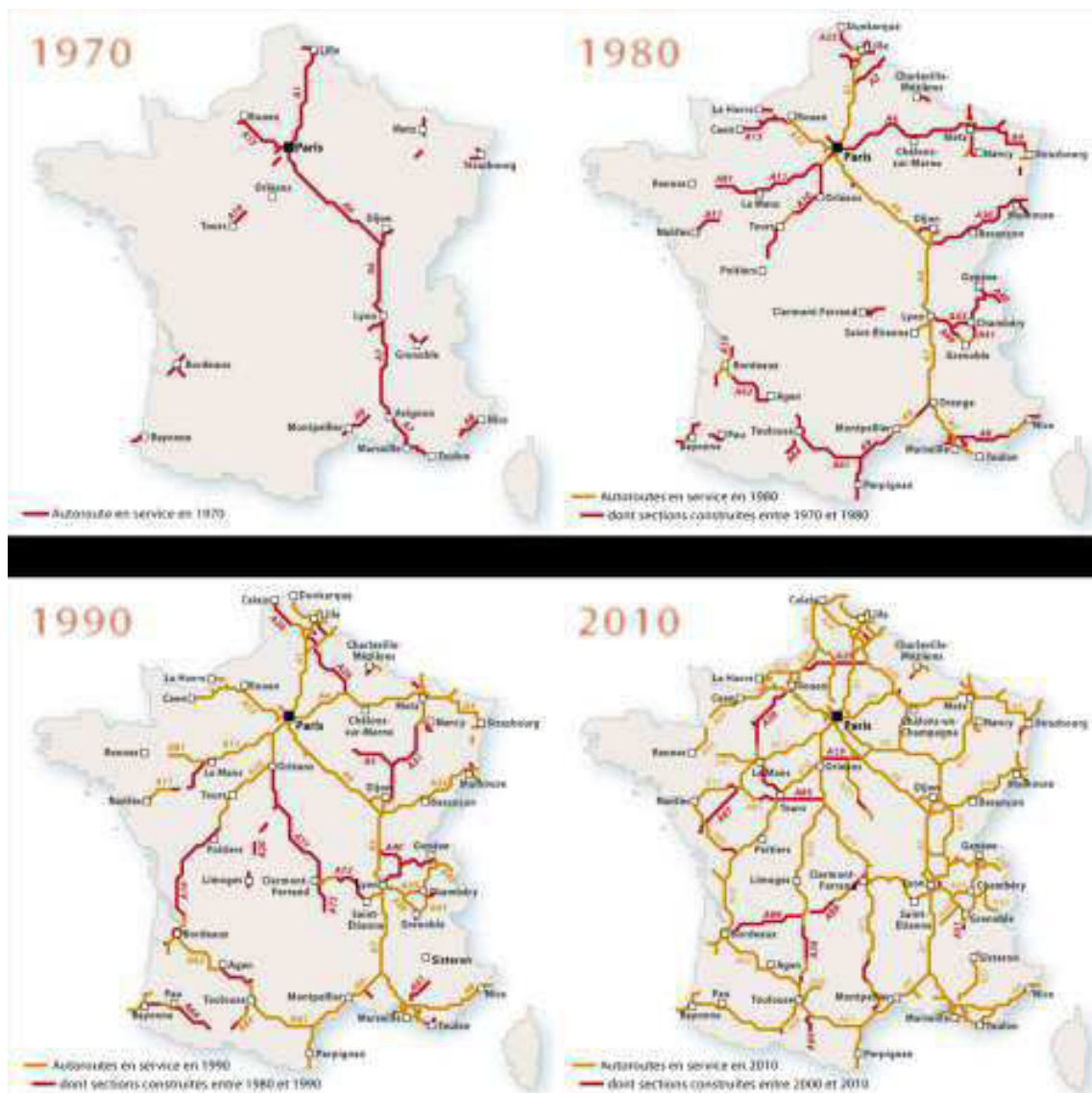
396. *Ibid.*

397. *Ibid.*, p.704.

398. *Ibid.*, p.704.

399. *Ibid.*

FIGURE 3.1 – Evolution du réseau autoroutier français (1970–2010) ⁴⁰⁰



Ces différents constats permettent de saisir l'importance du déséquilibre spatial qui existe entre Paris et la province durant une grande partie du XX^e siècle. Cette répartition inégale de la population en France est le résultat d'une politique de centralisation autour de Paris qui s'est accentuée à partir du XIX^e siècle. Même si l'opinion publique et les décideurs politiques ont pris conscience de ce problème évoqué par les chercheurs dès le début du XX^e siècle, le phénomène n'est pas enrayé. Il existe toujours un glissement naturel de la population française vers la capitale et les régions dynamiques telle « *une pente physique qui favorise le rassemblement d'un liquide au fond d'une cuvette* ⁴⁰¹ ». Et malgré une mise en garde précoce des chercheurs

401. PERRIN N., *Art. cit.*, p.720.

dès le début du XX^e siècle et une réelle volonté de la part du gouvernement d'agir contre la centralisation après la Seconde Guerre mondiale, le pays a du mal à lutter contre ce phénomène. Cette lutte va devenir un objectif fondamental pour la société française.

3.1.2 Une décentralisation dans le respect d'une France bigarrée

Fernand Braudel, dans son ouvrage *Identité de la France*, célèbre la diversité de la France et de ses régions : « une France bigarrée, haute en couleurs, c'est par quoi doit débiter toute histoire sincère de la France. Sans fin, cette France plurielle sous-jacente aura contredit la France une qui la domine, la contraint, essaie de gommer ses particularismes tout en concentrant sur elle-même, abusivement, les lumières de l'histoire⁴⁰² ». Dans cet esprit de régions entières ayant leurs cultures propres, le gouvernement veut procéder à une décentralisation mais dans le respect de leurs différences. Dès 1951, il décide, par le biais de sociétés d'économie mixte (SEM) « moderniser les possibilités économiques des régions⁴⁰³ » en permettant notamment l'aménagement de zones industrielles grâce à des avantages fiscaux pour les zones dites « critiques ». Leur mission consiste à impulser le développement du sud du pays et particulièrement du sud-est pour lequel il existe une volonté gouvernementale d'essor touristique. Le nord et l'ouest du pays sont pour l'instant exclus de cette politique d'aménagement. Ces sociétés, qui pour certaines existaient déjà depuis l'entre-deux-guerres, sont, dans un premier temps, au nombre de sept : la Compagnie nationale d'aménagement de la région Bas-Rhône et Languedoc ; la Société du canal de Provence et d'aménagement de la Provence ; la Société pour la mise en valeur de la Corse ; la Société pour la mise en valeur de l'Auvergne-Limousin ; la Société d'aménagement des friches de l'Est ; la Compagnie des coteaux de Gascogne ; la Société d'aménagement de la région Aquitaine. Le principe fondateur d'une société d'économie mixte est que la majorité du capital de cette société anonyme (SA) est détenue par une autorité publique telle que l'Etat, une collectivité territoriale ou un établissement public. Ces sept premières sociétés d'économie mixte sont gérées par la Société centrale pour l'équipement du territoire (SCET) dont l'Etat, par le biais de la Caisse des dépôts et consignations, détient 52 % du capital. Une collaboration

402. BRAUDEL F., *L'identité de la France. Espace et Histoire*, Champs Histoire, Flammarion, Paris, 2009, 410 p., p. 33.

403. PERRIN N., *Art. cit.*, p.712.

entre public et privé, mais sous la tutelle de l'Etat, est donc réalisée entre les sociétés d'aménagement, les municipalités et les grands établissements financiers publics et privés. Cette participation majoritaire de l'Etat dans le capital de ces sociétés a pour objectif de permettre la mise en œuvre d'une politique globale et cohérente de l'aménagement du territoire en s'appuyant sur des apports financiers privés tout en essayant de réduire l'influence de ces investisseurs. Toutefois, la réalisation de certains projets immobiliers démesurés va démontrer par la suite l'importance de l'influence des investisseurs privés sur les autorités publiques.

Les premiers travaux d'aménagement ont lieu dans le sud de la France. La Compagnie du Bas-Rhône-Languedoc est composée des collectivités locales et des chambres d'agriculture et de commerce avec la participation financière, par le biais de la SCET, de la Caisse des dépôts et consignations. Sous la direction de Philippe Lamour à partir de 1955, cette société d'économie mixte, déjà chargée de l'aménagement du Rhône, se voit confier la mise en valeur de l'est du département de l'Hérault et d'une partie du Gard. Pour cela, d'importants travaux d'irrigation, dont la construction du canal du Bas-Rhône-Languedoc, sont entrepris afin de permettre le développement agricole et touristique de zones arides.

L'année 1955 marque un tournant dans l'aménagement du territoire en France. En 1954, le président René Coty décide de nommer à la présidence du Conseil le radical-socialiste Pierre Mendès-France. Ce dernier s'engage alors dans une lutte contre la centralisation des activités. Juste avant sa démission en février 1955, le gouvernement de Pierre-Mendès France décrète en janvier l'obligation d'une procédure d'agrément pour tous les investissements en Ile-de-France, afin de les orienter vers d'autres régions. Ainsi, sans accord préalable de l'Etat, aucun investissement dans cette région n'est désormais possible. Quelques mois plus tard, le gouvernement d'Edgar Faure, successeur de Pierre Mendès-France aux fonctions de Président du Conseil, continue d'œuvrer pour une politique de décentralisation. En 1955, Pierre Pflimlin, ministre des Finances et des Affaires économiques, met en place plusieurs décrets afin de favoriser une politique d'action régionale et de décentralisation industrielle qui se traduisent notamment par la création de Sociétés de Développement Régional (SDR).

Ces premiers succès en matière d'aménagement font naître d'autres projets ambitieux et entraînent, dès le début de la V^e République, en 1958, la création de nombreuses sociétés d'économies mixtes sur tout le territoire ainsi que de nouvelles structures dédiées à l'aménagement. Une Commission nationale des plans d'urbanisme voit le jour ainsi qu'un Conseil supérieur du ministère de la construction, au sein duquel est créée une section dédiée à l'aménagement dont Philippe Lamour a la charge. L'objectif de ce dernier est alors d'élaborer un plan national d'aménagement du territoire⁴⁰⁴. Dans le III^e Plan (1958–1961), un chapitre est consacré à la mise en place d'un équilibre géographique sur le territoire français⁴⁰⁵. Malgré ces initiatives, le Comité central d'enquêtes sur le coût et le rendement des services publics considère que l'aménagement du territoire ne pourra être cohérent que si tous les ministères mènent conjointement une politique commune à ce sujet⁴⁰⁶.

Au début des années 1960, la politique d'aménagement du territoire est directement dictée par le Premier Ministre, Michel Debré qui décide de la création du Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire (CIAT). Les membres de ce comité doivent notamment tenter de résoudre les problèmes multiples liés à la mise en place des diverses actions régionales. Philippe Lamour, devenu président du Conseil supérieur de la Construction puis de la Commission Nationale de l'Aménagement du Territoire considère, comme pour beaucoup de responsables à l'époque, que le terme « aménagement » est empreint de rêves, de projections dans le futur. Il constituerait le passage vers une société moderne où le progrès aurait toute sa place. En 1964, il déclare d'ailleurs qu'une telle entreprise doit être le souhait de tous les Français qui doivent œuvrer collectivement à sa réussite afin de hisser le territoire national au niveau d'une civilisation moderne⁴⁰⁷. Les décideurs politiques de l'époque pensent alors que la politique d'aménagement nationale doit certes répondre aux besoins immédiats de la société mais aussi qu'elle doit être conduite sur le long terme afin d'anticiper les besoins de la société. Ainsi, les projets d'aména-

404. BODIGUEL J.-L., « La DATAR : quarante ans d'histoire », *Revue française d'administration publique*, n° 119, 2006, p. 401–414.

405. LAURENT C., « Aménagement du territoire, le VII^e plan », *Economie rurale*, n° 117, 1977, p. 6–12.

406. BODIGUEL J.-L., *Art. cit.*

407. *Ibid.*

gement mis en place dans les années 1960 doivent pouvoir répondre aux attentes de la société des années 2000.

Signe d'une volonté gouvernementale forte, le 14 février 1962, le général de Gaulle, président de la République, et Georges Pompidou, nouveau Premier Ministre, décrètent, comme ils l'ont déjà fait en créant une Délégation générale à la recherche scientifique en 1960 ainsi qu'une Délégation générale à la promotion sociale en 1962, la création d'une Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) en 1963 qui transforme la Direction de l'Aménagement du Territoire en Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme (DAFU). La DATAR fixe les attributions de son délégué, Olivier Guichard, qui partage lui aussi une vision à long terme de l'aménagement : « *L'aménagement ne vit pas dans l'époque présente, il doit toujours la devancer, projeter sur l'avenir*⁴⁰⁸ ».

Mais malgré de grandes ambitions, ce dernier ne dispose pas de moyens d'administration directe⁴⁰⁹. En effet, la conception de la DATAR est telle que cette dernière n'a concrètement pas d'incidence sur les structures administratives existantes. Certains parlementaires se demandent alors quel est l'objectif de cette délégation si cette dernière ne possède aucun moyen de résoudre les problèmes liés à l'aménagement de la France. En réalité, la DATAR a plutôt été créée dans l'optique de marquer une volonté gouvernementale de réorientation de la politique d'aménagement nationale. Son rôle est donc de constituer un réseau en coordonnant les différents acteurs locaux et régionaux. Pour Olivier Guichard, même si la DATAR n'a pas un important pouvoir, il s'agit tout de même d'une bonne initiative car cette concertation nationale des acteurs locaux devrait permettre à la société française d'organiser son territoire de manière plus harmonieuse⁴¹⁰.

Lors du IV^e Plan (1962–1965), une planification pour un développement économique régional est donc entreprise. Cette initiative est renforcée par l'application du V^e Plan (1966–1970),

408. *Ibid.*

409. *Ibid.*

410. GUICHARD O., *Aménager la France, Inventaire de l'avenir*, Robert Laffont, Paris, 1965, 246 p.

qui a notamment pour mission de développer des équipements permettant à la France de profiter d'un essor industriel rapide. Pour cela, une Commission Nationale de l'Aménagement du Territoire (CNAT)⁴¹¹ est créée. L'objectif de cette dernière est de veiller à la concrétisation des bénéfices de l'expansion économique du pays au plan local mais a aussi pour objectif délicat d'instaurer un certain équilibre entre des régions qui ne disposent pas de la même configuration géographique, économique et sociale. En 1967, une délégation ministérielle voit le jour mais elle reste encore sous la tutelle du Premier Ministre.

L'Aménagement acquiert finalement son autonomie ministérielle en 1972, sous la présidence de Georges Pompidou, grâce à la création d'un ministère de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Tourisme qui devrait permettre une meilleure application de la politique de décentralisation. Mais la décentralisation tant souhaitée ne doit pas être qu'industrielle. Le gouvernement estime qu'une déconcentration intellectuelle est aussi nécessaire. Le ministère de l'Education Nationale reçoit donc pour mission de déployer sur l'ensemble du territoire l'enseignement supérieur et l'enseignement technique. Il doit y avoir à l'échelle intercommunale une continuité dans l'éducation primaire, secondaire mais aussi dorénavant la possibilité d'entreprendre des études supérieures à l'échelle régionale. Le développement d'universités sur tout le territoire permettrait d'impulser une dynamique intellectuelle qui aurait par la suite des impacts économiques sur la région entière. Selon le gouvernement, les Universités de province doivent être des foyers de renaissance régionale⁴¹². Mais cette volonté gouvernementale de modernisation des régions ne se traduit pas de manière homogène sur tout le territoire.

411. LAURENT C., *Art. cit.*

412. PERRIN N., *Art. cit.*, p.716.

3.2 Une région à l'économie fragile

3.2.1 Une trame urbaine à redessiner

A partir des années 1955–1960, la Charente-Maritime subit l'influence d'un double phénomène que sont l'isolement géographique de la ville et le début du déclin des activités économiques traditionnelles. Cette ville littorale, située à 480 kilomètres de Paris, est à l'écart des grands axes ferroviaires et routiers de l'ouest et du centre du pays. En 1956, Jacques Villeneau, délégué départemental du Touring-Club de France évoque d'ailleurs, à l'occasion de la remise d'un rapport sur les aménagements souhaitables pour le développement du tourisme nautique en Charente-Maritime un « *état navrant de l'industrie hôtelière en Charente-Maritime* »⁴¹³. Même si La Rochelle reste le poumon économique du département, ses conditions d'accès par voie terrestre ne sont pas à l'époque favorables à un développement industriel ou touristique optimal. Ce prémice de déclin est accentué dans les années 1960–1965 par le départ des bases alliées de la région qui entraîne la suppression dans la région d'environ 1 000 emplois⁴¹⁴. La Rochelle ne pâtit toutefois que légèrement de ce départ car même si depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, ce dernier était devenu le port d'approvisionnement pour toutes les bases américaines d'Europe, cette activité ne représentait qu'une part modérée du trafic total de marchandises⁴¹⁵. Le port de commerce de La Rochelle, créé en 1891 afin de concurrencer des structures portuaires telles que Nantes - Saint-Nazaire ou Bordeaux⁴¹⁶, joue un rôle important dans le développement économique de la ville mais reste malgré tout un port secondaire.

Ce contexte de perte de vitesse des activités économiques traditionnelles se conjugue à une vitalité démographique croissante depuis le début du XX^e siècle. Alors qu'elle comptait 23 000 habitants en 1900, les Rochelais sont plus de 40 000 en 1930. La vitalité démographique d'une ville qui, en cas de prospérité économique, est un atout, pose à La Rochelle la question

413. Procès-verbal, Réunion de la sous-commission de l'équipement urbain de Charente-Maritime, 1^{er} mars 1956, Office départemental du tourisme, Réunions (1956–1979), 2132 W 33, ADCM.

414. SAINT-JULIEN T., « La Rochelle et la décentralisation industrielle », *Annales de Géographie*, n° 80, 1971, p. 687–706.

415. CHALINE C., « Le port de commerce de La Pallice », *Norois*, n° 12, 1956, p. 427–438.

416. L'activité commerciale de La Rochelle, qui était localisée depuis le Moyen-Age dans les bassins du Vieux Port, a été transférée vers un grand port de commerce construit à cinq kilomètres du centre-ville, dans le quartier de La Pallice.

d'une quête d'un nouveau souffle économique et de nouveaux aménagements urbains pour une population qui commence à être à l'étroit, particulièrement dans un centre-ville surpeuplé qui tend, pour certaines rues, vers l'insalubrité. De plus, la population rochelaise est assez jeune par rapport à la moyenne d'âge de la population française. Les 0–24 ans représentent une part non négligeable de la population qui, à court terme, va devoir entrer dans la vie active et trouver sa place dans la société locale. Or, la « *vitalité démographique conjuguée à une dégradation rapide de la situation économique ne manque pas de créer des raisons d'inquiétudes*⁴¹⁷ ». Sans apport de nouvelles industries, la ville pourrait se retrouver rapidement sur le déclin. Dans ce contexte local incertain, et malgré une volonté nationale de décentralisation, l'exode rural pourrait alors s'intensifier.

En 1945, alors que les Allemands occupent toujours la ville et envisagent même de la détruire, le ministère de la Reconstruction confie à l'architecte Le Corbusier, la reconstruction de la ville et l'aménagement d'une cité industrielle dans le quartier portuaire de la Pallice. A sa libération, La Rochelle est classée ville sinistrée car même si elle a été sensiblement épargnée par les bombardements, elle conserve les stigmates de la guerre et traverse une importante crise du logement. L'objectif de l'architecte est donc de conserver le patrimoine historique de La Rochelle tout en éliminant les habitations insalubres. Le Corbusier est donc chargé d'apporter une orientation urbanistique au logement social rochelais (fig. 3.2). L'architecte, qui considère que l'espace a été gaspillé par une extension urbaine irrationnelle sur les communes environnantes, crée donc un modèle d'habitation avant-gardiste : la cité-jardin verticale qu'il considère comme étant le résultat « *du don des techniques modernes, phénomène de synthèse architectural supprimant le gaspillage et prenant en charge les plus lourdes fonctions domestiques*⁴¹⁸ ». L'unité d'habitation doit, selon lui, créer un phénomène social productif dans lequel l'individuel et le collectif s'équilibrent dans une juste répartition des fonctions de la vie quotidienne.

L'architecte propose au conseil municipal de La Rochelle, à la préfecture de Charente-Maritime et au ministère de la Reconstruction de créer une ville industrielle verte au niveau

417. SAINT-JULIEN T., *Art. cit.*, p. 689.

418. J. Sbriglio, Projet de construction de la Cité Radieuse de Marseille, consulté le 12/02/12, URL : <http://www.marseille-citeradieuse.org/cor-cite.php>.

FIGURE 3.2 – Projet d'aménagement de La Rochelle, Le Corbusier (1946) ⁴¹⁹



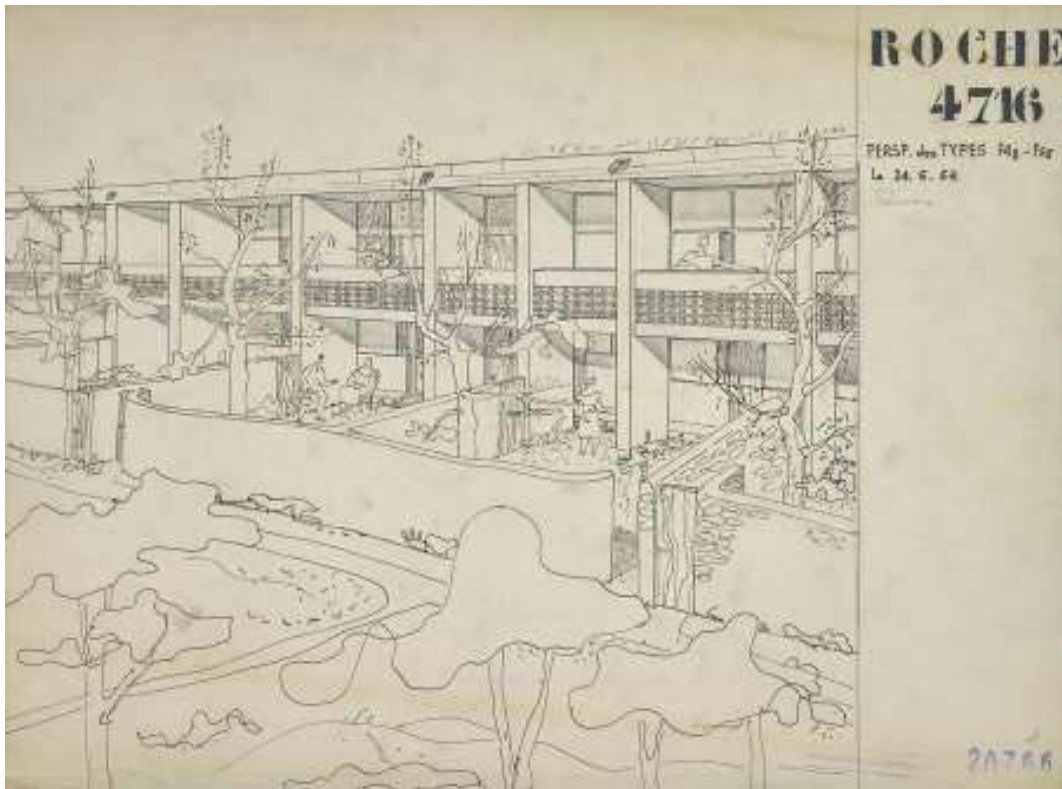
de l'actuel quartier actuel de Port-Neuf en prolongement du port de commerce à La Pallice dont les infrastructures seraient considérablement agrandies. Souhaitant que les habitations soient plus économes en espace, l'architecte entreprend d'implanter de très grandes unités d'habitations de type « cités radieuses », telles que celles qu'il réalisa à la même époque à Marseille (fig. 3.3) ou à Rezé près de Nantes.

FIGURE 3.3 – Unité d'habitation dite « Cité Radieuse » à Marseille



420

FIGURE 3.4 – Cité horizontale, Le Corbusier (1946)⁴²¹



Cette ville verte serait donc composée de trois types d'habitations telle qu'une cité-jardin verticale composée de grandes unités pouvant accueillir chacune 1 500 à 2 000 habitants, d'une cité-jardin horizontale (fig. 3.4) formée de maisons individuelles, et d'immeubles de capacité moyenne. En 1947, Le Corbusier, dont le projet est soumis à de fortes critiques de la part de l'Urbaniste en chef du ministère de la Reconstruction et des architectes rochelais qui souhaitent donner une orientation urbanistique différente à la ville, démissionne. Mais La Rochelle, qui souffre toujours d'une pénurie importante de logements, doit trouver rapidement des solutions. Le ministère de la Reconstruction et la municipalité décident alors la construction de cités d'urgence à Laleu, la Rossignollette, Saint-Maurice et Lafond. Cette initiative ne suffit pas dans une ville où beaucoup de logements sont vétustes. Les Rochelais prennent donc l'initiative de construire eux-mêmes leurs habitations à coût réduit grâce au mouvement coopératif d'« auto-construction » des Castors qui se développe partout en France depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale⁴²².

422. Le premier lotissement HLM construit par les Castors rochelais voit le jour à Port-Neuf au milieu des années 1950.

3.2.2 Une ville en quête d'un nouveau souffle économique

Le milieu des années 1960 marque à La Rochelle le début d'un enlèvement de l'activité économique traditionnelle qu'est la pêche⁴²³. Au lendemain de la guerre, la ville a pourtant connu une période de prospérité dans le domaine de la pêche industrielle. Mais les années 1960–1970 constituent un tournant pour cette activité portuaire. Même si en 1964, La Rochelle est encore le quatrième port de pêche français avec une production de 25 000 tonnes par an, de nombreuses villes portuaires en France mais aussi à l'étranger, investissent massivement afin de développer d'importantes flottilles de pêche industrielles au potentiel de capture considérable. Dès lors, cette pratique intensive de la pêche, qui se traduit par une surexploitation des ressources, entraîne une « *rupture du fragile équilibre existant entre les ressources biologiques et l'effort de pêche* »⁴²⁴. Jusqu'en 1965, la pêche rochelaise reste pourtant une activité rentable. Mais avec la surexploitation des fonds marins et la raréfaction d'espèces de poissons nobles, elle finit par amorcer son déclin⁴²⁵. Dès lors, même si cette activité portuaire occupe encore une place économique de premier ordre pour la ville, son avenir reste incertain. Il faut donc trouver rapidement de nouveaux secteurs porteurs d'un nouveau souffle économique.

A la fin des années 1950, à l'approche des élections municipales de 1959, de nombreuses questions se posent sur l'orientation des choix pour l'avenir économique de la ville. La liste d'André Salardaine (fig. 3.5) s'engage à faire entrer La Rochelle dans la modernité. Elu maire, cet officier de gendarmerie d'une cinquantaine d'années à la retraite devenu garagiste, impulse les Grands Travaux à La Rochelle. Ce maire et son équipe vont jouer un rôle déterminant dans la mise en place d'aménagements portuaires de plaisance. Afin de mieux comprendre les choix politiques d'André Salardaine vis-à-vis du tourisme nautique, une analyse de son parcours depuis son élection en 1959 est nécessaire. Cette victoire aux élections municipales est empreinte de mystère car André Salardaine semble apparaître pour la première fois sur la scène politique rochelaise. Contrairement à la plupart de ses prédécesseurs qui étaient déjà conseillers muni-

423. EYBRALY G., « La pêche à La Rochelle de 1958 à 1994 : étude d'un port en crise », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 2001.

424. FOURNET P., « L'évolution récente de la pêche rochelaise », *Norois*, n° 87, 1975, p. 443–461, p.444.

425. MOULINIER H., « Essor et déclin de la pêche industrielle à la Rochelle (1871–1994) », Thèse de Doctorat, Université de La Rochelle, 2014.

FIGURE 3.5 – André Salardaine (1908–1985) ⁴²⁶



cipaux avant leur élection en tant que maires, et qui par ce statut politique ont su montrer aux Rochelais une implication active dans la gestion de la commune, il s'agit de la première candidature d'André Salardaine sur une liste présentée aux élections municipales. Ce choix mystérieux suscite alors beaucoup d'interrogations sur cet homme qui tient désormais entre ses mains le destin de la ville. Donc, nous pouvons nous demander par comment cet inconnu de la scène politique locale a-t-il été élu maire de La Rochelle ? Par qui et par quel stratagème a-t-il été projeté sur le devant de la scène municipale ?

Afin de comprendre par quel processus cet acteur important de la vie politique locale a été élu, il est nécessaire de revenir sur le déroulement du mandat de son prédécesseur à la tête de la mairie de La Rochelle. En 1953, René-Bernard de Saint-Affrique, maire sortant gaulliste représentant la Liste d'union des républicains, est élu maire. Il s'agit de sa première élection car ce dernier officiait déjà en tant que maire suite au décès en cours de mandat de son prédécesseur, M. Moinard. René-Bernard de Saint-Affrique va à son tour exercer ses fonctions à la tête de la commune jusqu'à son décès en 1958. A une échelle nationale, la guerre d'Algérie qui dure de-

puis quatre ans s'enlise. Suite au coup d'Etat du 13 mai 1958, les députés font appel au général de Gaulle pour qu'il sorte le pays du conflit. Ce dernier devient président du Conseil et fait voter une nouvelle constitution qui fait du Président de la République le personnage le plus important et qui marque le début de la V^e République. Revenu au pouvoir depuis juin, le général de Gaulle voit son action soutenue par la création en octobre d'un nouveau parti politique, l'Union pour la Nouvelle République (UNR), qui remporte avec succès en novembre les élections législatives. En décembre 1958, le général de Gaulle est élu Président de la République. Un nouvel événement pourrait venir renforcer le pouvoir de l'UNR, les élections municipales de 1959⁴²⁷.

A La Rochelle, c'est un gaulliste indépendant, Edouard Morch, qui succède à René-Bernard de Saint-Affrique en 1958. En toute logique, ce dernier, après à peine deux années passées en qualité de maire, décide de présenter sa candidature à sa propre succession. Le maire sortant se présente donc au suffrage universel à la tête de la liste « Union républicaine et sociale pour la défense des intérêts de La Rochelle ». Cette dernière est le résultat d'une importante alliance entre le Parti Radical, le Mouvement républicain populaire (MRP), l'UNR et les Indépendants. Deux listes s'opposent à cette dernière : la liste présentée par la Section française de l'Internationale ouvrière (SFIO), Action sociale et municipale de défense de la collectivité rochelaise, et la liste du Parti Communiste Français (PCF) qui, dans les années 1950, constitue encore une entité politique de premier ordre, bien plus importante que la SFIO. André Salardaine, qui se présente sous l'étiquette UNR, se trouve donc sur la liste menée par Edouard Morch mais en avant-dernière position. Suite à son élection, l'opposition émet d'ailleurs de sérieux doutes sur la légitimité du nouveau maire que sa propre famille politique avait placé en fin de liste. Cette élection d'André Salardaine suscite alors beaucoup d'interrogations.

En mars 1959, le premier tour des élections municipales permet à la liste menée par Edouard Morch d'arriver en tête avec 10 427 voix. La liste du PCF récolte quant à elle 6 193 voix alors que la SFIO arrive en troisième et dernière position avec 3 231 voix⁴²⁸. Outre le fait que le

427. NIVET P., « L'UNR et les municipales de 1959 : la reconquête du conseil municipal de Paris », *Histoire@Politique*, n° 12, 2010, p. 3–19.

428. Inventaire 605, élections municipales des 8 et 15 mars 1959, Archives Municipales de La Rochelle (AMLR).

PCF récolte quasiment deux fois plus de voix que la SFIO, ce premier tour marque un véritable triomphe pour la liste commune constituée par le Parti radical, le MRP, l'UNR et les Indépendants. Cette large alliance de la droite porte encore ses fruits au deuxième tour puisque la liste menée par Edouard Morch est élue avec une confortable avance sur ses adversaires politiques. Il s'agit d'une large victoire car même si les partis de gauche avaient eux aussi formé une alliance, ils n'auraient pas été en mesure de battre la liste « Union républicaine et sociale pour la défense des intérêts de La Rochelle ». Mais contre toute attente, Edouard Morch, le gaulliste indépendant, maire sortant de La Rochelle qui, à la tête de la liste élue, brigue un nouveau mandat de maire, décide de quitter le conseil municipal dès la victoire de cette dernière, comme en témoigne cet extrait de compte rendu analytique des délibérations du conseil municipal du 21 mars 1959 : « *M. Edouard Morch quitte la salle des séances sous les applaudissements unanimes*⁴²⁹ ».

Suite au départ du maire sortant, il semble alors logique que le conseil municipal élise le nouveau maire en se basant sur la deuxième préférence des Rochelais, qui va vers un autre gaulliste indépendant : Jean Moinard. Ce conseiller municipal sortant, qui a obtenu le nombre de voix le plus important sur la liste victorieuse, paraît alors en bonne posture pour devenir le prochain maire de la ville. André Salardaine est quant à lui 27^e sur 35 candidats. Et pourtant, le 21 mars 1959, lors du premier conseil de l'équipe municipale fraîchement élue, André Salardaine est désigné maire par 17 voix contre 15 face à Jean Moinard. Cette élection serrée du nouveau maire de La Rochelle est en réalité le résultat d'une importante discorde au sein de la majorité. Le temps de l'alliance victorieuse est déjà terminé comme en témoigne des extraits de délibérations du conseil municipal datant du 30 avril 1959, soit à peine plus d'un mois après les élections municipales. Une déclaration du nouveau maire témoigne d'une certaine tension entre les membres du conseil municipal. Ce dernier affirme en effet qu'il a été élu maire de La Rochelle, « *non pas parce qu'il l'avait demandé mais parce qu'on l'y avait mis*⁴³⁰ ». Mais qui « l'y a mis » ? Les citoyens rochelais ? Ce n'est pas ce que semble penser M. Courtel, adjoint au maire sortant, qui rétorque au nouveau maire qu'en se faisant élire, il n'a « *pas tenu compte*

429. Compte rendu analytique du Conseil municipal, cote 1D3/79, p. 264, AMLR.

430. *Ibid.*

*de la volonté des Rochelais*⁴³¹ ». Ce dernier va même jusqu'à affirmer, en précisant qu'il n'a jamais été mêlé à ces tractations, que des hommes envoyés de Paris seraient venus « *s'occuper* » des élections municipales de La Rochelle.

En effet, selon plusieurs membres du conseil municipal, le départ d'Edouard Morch serait dû à des conflits entre les Indépendants et l'UNR. Cette hypothèse plausible pourrait alors expliquer pourquoi le maire sortant, Edouard Morch mais aussi Jean Moinard, conseiller municipal ayant la faveur des scrutins mais étant lui aussi « Indépendant » ont été éloignés des rênes du pouvoir municipal. Mais ces conflits avec l'UNR peuvent-ils à eux seuls expliquer qu'Edouard Morch n'ait pas convoité un nouveau mandat de maire et ne soit pas resté au sein du conseil municipal ? L'affaire semble plus complexe. En témoigne cette déclaration de M. Hédant, conseiller municipal de l'UNR à l'intention de M. Courtel et des Indépendants du conseil municipal : « *Il faut vous rappeler, Messieurs, que si l'ancien maire est resté sur le sable, c'est grâce à certaines de vos manœuvres*⁴³² ». Edouard Morch aurait-il été évincé par l'UNR mais aussi par son propre regroupement politique ? Quelle que soit la réponse à cette question, les premiers pas en tant que maire de La Rochelle d'André Salardaine ont lieu dans un climat très tendu. Malgré tout, cette polémique concernant son accession au pouvoir municipal n'empêche pas le nouveau maire de La Rochelle d'œuvrer dès le début de son mandat pour le développement économique de la ville. Sa nomination à la tête de la commune constitue d'ailleurs un tournant dans l'histoire portuaire de la ville puisque c'est à l'initiative de son équipe municipale qu'un port de plaisance sera aménagé à La Rochelle, suite à sa réélection aux élections municipales de 1965.

En 1965, dans le cadre des élections municipales, une brochure de propagande est publiée dans laquelle André Salardaine dresse un bilan de son premier mandat qui est pour lui, plus que satisfaisant. D'après le maire sortant, suite à sa victoire en 1959, un esprit nouveau empreint de modernité se serait installé sur l'hôtel de ville grâce à l'élection d'un maire UNR permettant le développement de la ville : « *Nos interventions pressantes en haut lieu nous permettent aujour-*

431. *Ibid.*

432. Compte rendu analytique du Conseil municipal, cote 1D3/79, p. 266, AMLR.

d'hui de pallier aux nécessités, grâce aux créations de la zone industrielle de Chef de Baie, de la zone industrielle de Rompsay-Périgny, avec l'implantation de la Simca⁴³³, etc⁴³⁴ ». Dès le début de son mandat, André Salardaine a donc cherché activement des solutions afin de mener une politique de relance économique à La Rochelle. Dans cette optique, la nouvelle équipe municipale décide de développer davantage le port de commerce de La Pallice avec l'agrandissement du môle d'escale. La chambre de Commerce de La Rochelle est donc chargée d'aménager une zone industrielle de 67 hectares au nord-ouest de la ville à proximité du port de commerce. Mais malgré une campagne publicitaire internationale diffusée jusqu'aux Etats-Unis, la ville n'attire que très peu d'industriels. Seuls 15 hectares de terrains sont vendus et environ 100 emplois créés⁴³⁵. Cela ne suffit donc pas à impulser un nouveau souffle économique à La Rochelle.

Ainsi, en ce début des années 1960, malgré une action municipale ambitieuse, la situation économique de la ville stagne. En l'absence d'un développement économique permettant sa croissance sur le long terme, La Rochelle pourrait rapidement amorcer son déclin. Pour les instances locales, cette situation est très préoccupante. Malgré les efforts de la municipalité pour attirer les firmes industrielles, ces dernières ne viennent pas d'elles-mêmes s'implanter dans la région rochelaise. La ville compte désormais sur une intervention de l'Etat.

En 1965, la décentralisation industrielle va favoriser le renouveau économique de la ville. En 1964, la société d'industrie automobile Simca, située à Poissy en région parisienne, décide, dans le cadre de son extension, d'implanter une usine à La Rochelle. L'histoire de l'implantation de cette entreprise, qui devrait permettre la création de nombreux emplois au niveau local, est un excellent indicateur de l'état économique de la ville et nous permet, en y portant un bref regard, d'en savoir indirectement plus sur le contexte de l'essor de l'économie touristique. Le choix de La Rochelle, alors que cette ville se situe à 480 kilomètres de Paris, est en réalité loin d'être spontané. En 1969, l'Institut d'économie régionale de Poitiers analyse les raisons

433. Simca : Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile créée en France en 1934 par la firme automobile franco-italienne Fiat. En 1962, Simca passe sous le contrôle du constructeur américain Chrysler.

434. Elections municipales, propagande, 1965 – 1971, 1965, cote : 44w1, AMLR.

435. SAINT-JULIEN T., *Art. cit.*

de cette implantation⁴³⁶. La création de cette usine est donc le résultat de longues négociations entre la firme et l'Etat qui accepte que l'entreprise s'agrandisse à la seule condition que cette nouvelle implantation ne se fasse pas dans la région parisienne mais au sein d'une région en déclin économique. Le premier choix de la société Simca se porte alors sur la « Basse-Seine »⁴³⁷, certainement dans le but de ne pas trop s'éloigner de la région parisienne. Mais l'Etat n'accepte pas cette implantation. La Rochelle n'est pas non plus le second choix de la firme puisque cette dernière lui préfère l'Alsace. Les pouvoirs publics, souhaitant l'implantation de firmes industrielles dans l'ouest de la France, encouragent fortement l'entreprise à décentraliser une partie de son activité dans l'ouest et particulièrement à La Rochelle.

Des études préalables à la création d'une usine vont alors mettre en lumière les avantages d'une implantation dans cette ville. En matière de développement urbain, beaucoup reste à faire à La Rochelle. Cette ville littorale, dont l'activité économique était jusqu'alors principalement tournée vers la mer, est présentée à l'industriel comme étant un terrain vide modulable à souhait. La société Simca pourrait ainsi non seulement bénéficier d'une importante main d'œuvre mais aussi de conditions favorables à de possibles extensions de son usine. C'est ainsi que cette dernière décide finalement de s'implanter à l'est de l'agglomération rochelaise, sur le territoire de la commune de Périgny, sur un terrain de 50 hectares situé dans une nouvelle zone industrielle de 238 hectares (fig. 3.6).

Dès le début de son activité en 1965, Simca procède au recrutement de 400 salariés. En 1966, l'usine, qui emploie 800 personnes, permet une très nette remontée de la courbe de l'emploi en Charente-Maritime. Le 19 janvier 1967, le Premier Ministre Georges Pompidou inaugure officiellement l'usine qui compte déjà 1 200 employés. Il déclare lors du dîner officiel : « *L'automobile est sans aucun doute, dans les conquêtes de l'industrie moderne, le signe même de la liberté de l'individu et le signe même à la fois du travail et du loisir réunis*⁴³⁹ ». Mais

436. STRAWCZINSKI E. et SAUNIER J.-M., *Recherches sur la localisation. Etude de processus de choix de localisation des entreprises industrielles à l'occasion de leur décentralisation*, Institut d'Economie Régionale de Poitiers, 1969, 236 p., cité par SAINT-JULIEN T., *Art. cit.*

437. Le département de la Seine-Maritime était appelé jusqu'en 1955 Seine-Inférieure ou Basse-Seine. EUDE R., « Seine-Inférieure... Seine-Maritime... », *Annales de Normandie*, n° 3-4, 1955, p. 311-313.

439. J. Marquet, *Survol des usines Simca - Inauguration de l'usine lors du voyage de M. Pompidou*, consulté le 7/10/13, URL : <http://www.ina.fr/video/CAF94058335>.

FIGURE 3.6 – Vue aérienne de l'usine Simca à Périgny (1967)⁴³⁸



malgré de nombreux recrutements, les jeunes originaires de La Rochelle sont encore nombreux à partir vers la région parisienne⁴⁴⁰. En effet, l'usine qui fonctionne quasiment en autarcie n'a que peu d'influence sur le développement économique local. L'implantation de cette grande usine automobile n'a donc d'incidence que sur la diminution du nombre de demandeurs d'emplois alors qu'une impulsion plus générale au niveau du tissu économique local est espérée par la municipalité. Ainsi, même si cet élan de décentralisation a apporté à la région rochelaise un certain souffle économique en assainissant quelque peu le marché de l'emploi, surtout masculin, la main d'œuvre disponible sur l'agglomération et l'arrière-pays reste encore conséquente.

Toutefois, même si le bilan de la création de l'usine Simca à La Rochelle est mitigé, certains chercheurs considèrent que cette implantation permet à l'agglomération rochelaise d'amorcer un tournant dans son histoire économique. Même si la décentralisation se met en place lentement dans cette région littorale, ce mouvement décisif amorcé dans les années 1960 « *met un terme à la domination des activités à caractère portuaire et donne une place nouvelle aux très grandes unités de fabrication. Cette ville de négociants, qui n'a fait jusqu'ici de grands projets qu'en fonction de son port, risque de devenir, peut-être un peu malgré elle, une ville de l'industrie mécanique, dans l'orbite du centre de décisions parisien*⁴⁴¹ ». Mais les projets de l'équipe

440. SAINT-JULIEN T., *Art. cit.*

441. *Ibid.*, p. 706.

municipale d'André Salardaine vont rapidement venir contrer cette théorie d'une ville littorale cessant de vivre par ses activités portuaires.

3.3 La Rochelle, future Nice de l'Atlantique ?

3.3.1 Des ambitions touristiques au second plan

En 1965, La Rochelle est classée ville touristique. Pour André Salardaine, la ville est devenue « *le rendez-vous de tous les yachtmen qui utilisent les pontons dans le port de plaisance ainsi que les installations de séjour et d'accueil*⁴⁴² ». Cette idée de faire de La Rochelle n'est pas récente. En effet, dès le début du XIX^e siècle, les édiles témoignent de leur désir de faire de cette ville littorale une station de balnéothérapie, une « La Rochelle-les-Bains ». Le rêve que cette ville portuaire à la tradition maritime forte devienne une station balnéaire s'amorce dès les années 1820. Les élus tentent d'impulser une vie balnéaire en encourageant vivement les initiatives d'investisseurs privés. Ainsi, « *la position topographique de La Rochelle, sa distance peu considérable et, à peu près égale, de Nantes et de Bordeaux, la beauté de ses rades, la douceur constante et l'uniformité de sa température, ont déterminé une Société, à former un établissement de Bains de mer en cette ville*⁴⁴³ ». Lors de son passage à La Rochelle en 1823, la Duchesse d'Angoulême Marie-Thérèse, dernière dauphine de France, décide de s'associer à cette initiative municipale en apportant officiellement son soutien à la création du premier établissement de bains de La Rochelle en 1827. Cette dernière offre à la ville un portrait d'elle tenant une brochure au titre explicite : « *Bains Marie-Thérèse. A La Rochelle, 1827*⁴⁴⁴ ».

En 1828, la mise en place officielle du portrait de la dauphine dans l'entrée de l'établissement de bains est l'occasion d'une soirée mondaine : « *les banquettes de la salle été garnies de près de 300 dames de la mise la plus élégante*⁴⁴⁵ ». Un extrait de discours du maire de Saint-Maurice, commune limitrophe de La Rochelle⁴⁴⁶ sur laquelle se trouvent les Bains Marie-Thérèse permet de mieux saisir la perception qu'avaient ses contemporains de la plage de La Rochelle. Il déclare avec reconnaissance aux administrateurs des Bains : « *Sur cette plage*

442. [Elections municipales, propagande, 1965 – 1971, 1965, cote : 44w1, AMLR.](#)

443. CAUDRON O., MEYNEN N. et NOTTER A., *La Rochelle-les-Bains, 1826–1914*, Musées d'art et d'histoire de La Rochelle, 2011, 60 p., p. 5.

444. ANONYME, *Bains Marie-Thérèse. Inauguration du portrait de Mme la Dauphine*, Imprimerie de Vve Cappon, La Rochelle, 1828, 14 p.

445. *Ibid.*, p. 7.

446. La commune de Saint-Maurice est devenue aujourd'hui un quartier de la commune de La Rochelle.

*naguère encore aride, dépouillée, ne présentant à l'œil attristé que des masses informes, des excavations dangereuses, vous avez réalisé comme par enchantement un édifice qui réunit l'utile à l'agréable*⁴⁴⁷ ».

Si cette initiative a lieu dans le même esprit que lorsque la duchesse de Berry a soutenu l'ouverture du premier établissement de bains à Dieppe en 1826, le soutien de Marie-Thérèse au développement balnéaire de La Rochelle n'est que théorique et, contrairement à Dieppe, n'attire pas beaucoup l'aristocratie de la région. Malgré un succès moins important que celui escompté par les élus, ces derniers restent convaincus du destin balnéaire de la ville. L'arrivée du chemin de fer en 1857 à La Rochelle les conforte dans l'idée que l'intrusion balnéaire, pour l'instant assez faible, va s'intensifier avec l'arrivée de nouveaux touristes. Les investisseurs, eux aussi convaincus par l'idée d'une La Rochelle balnéaire, ouvrent de nouveaux établissements de bain, tels que les Bains Richelieu en 1848, les Bains Barreau de la Concurrence en 1858 destinés à une clientèle plus populaire et enfin les Bains Louise créés en 1868 à l'usage d'une clientèle féminine⁴⁴⁸. A la fin du XIX^e siècle, afin d'attirer une clientèle plus large que celle venue pour des raisons hygiéniques, les élus et les administrateurs des établissements de bains français, décident de créer, en complément des bains, des établissements de jeux. C'est ainsi qu'en 1896, les administrateurs des bains du Mail accordent une petite concession à la pratique des jeux. Mais très rapidement, devant le succès de ce dernier, un véritable cercle de jeux voit le jour, ce qui marque la naissance du Casino du Mail de La Rochelle (fig. 3.7).

Toutefois, même si les élus rochelais tentent de développer une économie balnéaire (fig. 3.8), le succès n'est pas au rendez-vous pour une raison assez logique. Comme le souligne Daniel Vaillau, « *l'absence d'une véritable plage à proximité de la ville est l'une des raisons des difficultés que connaît La Rochelle pour stabiliser une population d'étrangers suffisante à assurer sa prospérité saisonnière et sa notoriété*⁴⁵¹ ».

Comme en témoigne cette affiche publicitaire des Chemins de fer de l'Etat (fig. 3.9), l'élément fondamental que constitue une plage dans la création d'une station balnéaire figure sur

447. ANONYME, *Op. cit.*, p. 7.

448. VAILLAUD D., « La vie balnéaire à la Rochelle de 1890 à 1914 : entre plage et casino », *120^{ème} congrès national du CTHS, Aix-en-Provence*, 1995, p. 391–408.

451. VAILLAUD D., *Op. cit.*, p. 391.

3.3. La Rochelle, future Nice de l'Atlantique ?

FIGURE 3.7 – Le Casino du Mail, côté mer ⁴⁴⁹



FIGURE 3.8 – La plage du Casino à l'heure du bain ⁴⁵⁰



les images assurant la promotion de Royan, de Fouras et des Sables d'Olonne. Ce n'est pas le cas de La Rochelle où, à défaut d'une grande plage, le symbole historique de la ville est mis en avant. De plus, la présence de places fortes militaires à proximité immédiate du centre-ville empêche les élus de procéder à des aménagements conséquents en faveur de l'implantation d'une

3.3. La Rochelle, future Nice de l'Atlantique ?

grande plage. En toute logique, les établissements de bains vont donc commencer à péricliter à la fin du XIX^e siècle. C'est ainsi que des notables rochelais, dont Alcide d'Orbigny, maire de La Rochelle de 1893 à 1905, se font construire des villas balnéaires à une dizaine de kilomètres au sud de La Rochelle. La station balnéaire de Châtelailon-Plage est née ⁴⁵³.

Toutefois, les lois du 6 juillet 1901 et du 7 avril 1907 portant sur le déclassement d'un certain nombre d'ouvrages de défense permettent aux élus rochelais de procéder à l'agrandissement de la modeste plage de la ville ⁴⁵⁴. Le 14 juillet 1907, la plage agrandie de la Concurrence, et sa promenade qui a été équipée d'un bar de plage, sont inaugurés (fig. 3.10).

FIGURE 3.10 – La nouvelle plage de la Concurrence ⁴⁵⁵



Le maire de La Rochelle, Eugène Decout ⁴⁵⁶, déclare à cette occasion : « *Vous rappelez-vous, messieurs, ce qu'était il y a un an à la plage ? Exiguë, pouvant à peine contenir les quelques rochelais qui s'y donnaient rendez-vous. L'aspect des cabines de bains et de la buvette était littéralement sordide. L'étranger, séduit par l'aspect de la rade, n'avait donc là rien qui puisse*

453. BOUCHIN K., « La place de l'architecture balnéaire (1850–1950) dans les stations anciennes du littoral charentais exemples de Chatelaillon-plage, Fouras et Ronce-les-bains », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 1999.

454. ANONYME, *Organisation de l'armée - I^{re} partie*, Henri Charles-Lavauzelle, Paris, 1917, 258 p.

456. Eugène Decout est maire de La Rochelle de 1905 à 1920.

*l'engager à séjourner parmi nous. La municipalité estima que le moment était venu de mettre ses richesses en valeur et de faire de cette partie de la cité un tout harmonieux*⁴⁵⁷ ». Mais malgré toutes ces initiatives privées ou publiques mises en place dans le but de faire de La Rochelle une station balnéaire, la plage de La Rochelle restant de taille modeste n'attire pas autant de touristes que pouvait le faire Châtelaiillon-Plage, cette station balnéaire quasiment créée de toutes pièces à proximité. Si le tourisme balnéaire ne s'est pas autant développé à La Rochelle qu'en d'autres endroits tels que la station balnéaire de Châtelaiillon-Plage, l'ambition des édiles et des investisseurs privés de faire de cette ville portuaire à la tradition maritime forte est déjà bien présente au début du XIX^e siècle.

A la fin des années 1940, le ministère de l'Intérieur propose à la ville de constituer un dossier en vue de son classement comme station balnéaire et de tourisme. Mais le dossier réalisé ne va pas aboutir car l'équipement sanitaire de la ville, qui se relève à peine des dommages causés par la guerre, est insuffisant. En 1960, une fois les travaux d'assainissement effectués, le préfet de Charente-Maritime incite André Salardaine à renouveler sa demande de classement du centre-ville. En 1965, la ville de La Rochelle finit par obtenir pour la partie dite vieille ville son classement en station de tourisme. Au fil du mandat d'André Salardaine, le tourisme et l'essor de la plaisance vont occuper une place de plus en plus importante.

Toutefois, le maire n'a pas toujours pensé que le tourisme pouvait avoir un impact économique important pour la ville. Au contraire, en 1959, le maire fraîchement élu ne voit pas les intérêts économiques de l'éventuel développement touristique de la ville. Dans un premier temps, André Salardaine s'investit en faveur du développement de l'industrie et du commerce à La Rochelle. Cet avis sur le tourisme nautique n'est pas du tout partagé par les dirigeants de la Société des Régates Rochelaises. Ces derniers, à l'origine d'importantes régates internationales telles que la Plymouth - La Rochelle et la Semaine de la voile de La Rochelle, considèrent au contraire qu'il est nécessaire que la ville développe des infrastructures portuaires de plaisance adaptées à ses besoins de plus en plus conséquents.

457. Inauguration du café-bar de la Pergola et de la plage de la Concurrence, Dossier TEMP 2512, AMLR.

En 1959, la S.R.R. rassemble 141 sociétaires adultes⁴⁵⁸ dont 93 Rochelais ou Charentais, 19 Parisiens, 4 Bordelais et 25 venant de divers départements. Ces régatiers ont inscrit environ 90 bateaux à la S.R.R. qui a donc un besoin urgent de places réservées aux bateaux de plaisance au port⁴⁵⁹. En 1960, la Société des Régates Rochelaises fête ses cent ans, ce qui lui permet d'obtenir une importante couverture médiatique. A l'occasion d'articles consacrés à cet événement dans la presse régionale, Jacques Albrecht, président du club, demande publiquement la mise en place d'aménagements portuaires nécessaires au bon développement de la plaisance. Il considère que La Rochelle doit devenir « *un centre de yachting d'une importance jamais atteinte jusqu'ici. C'est une question de prestige, certes, mais encore et peut-être surtout un problème économique. La navigation de plaisance, en effet, connaît un essor de plus en plus grand. Elle constitue une branche importante du tourisme, dont il est utile de souligner l'intérêt économique. La S.R.R., par son activité et sa renommée internationale, se prépare à faire de La Rochelle le premier port de tourisme nautique sur l'Atlantique*⁴⁶⁰ ». Après avoir dressé le bilan prestigieux de la S.R.R. lors de compétitions locales mais aussi internationales, ce dernier insiste sur l'intérêt économique du développement rapide d'un yachting qui n'a rien à voir avec celui de compétition : le « *yachting de plaisance et de tourisme*⁴⁶¹ ».

Depuis la mise en place de quinze jours de congés payés en 1936 puis de la troisième semaine de congés payés en 1956⁴⁶², les dirigeants du nautisme local ont progressivement pris conscience que le rapport de la société française aux vacances a commencé à évoluer. Les français se tournent vers la nature en partant à la mer ou à la montagne. Et selon les dirigeants de la S.R.R., le département de la Charente-Maritime se prêterait parfaitement à l'accueil de ces nouveaux plaisanciers : « *à l'abri de nos îles de Ré et d'Oléron, les eaux de toute notre rade sont en général calmes, animées de courants très modérés et sans aucun rocher dangereux. Les excursions sont nombreuses et variées et de La Rochelle à l'île d'Aix, à Fouras, au*

458. Les jeunes régatiers ne sont pas recensés dans ce document.

459. « La Société des régates rochelaises a cent ans », *Sud-Ouest*, 22 février 1960, Jx 262/74, ADCM.

460. *Ibid.*

461. *Ibid.*

462. URBAIN J.-D., *Les vacances*, Idées reçues, Editions Le Cavalier Bleu, Paris, 2002, 128 p.

*Chapus, à Boyardville, à la Flotte-en-Ré, à Saint-Martin et à Ars-en-Ré, on peut à loisir naviguer et admirer nos rivages baignés de l'inoubliable lumière de notre ciel charentais*⁴⁶³ ». De plus, la ville de La Rochelle présente une particularité importante pour le développement de la plaisance dans son port. Entre l'embouchure de la Gironde et la Bretagne-sud, La Rochelle et Saint-Martin-de-Ré sont les deux seuls ports à disposer d'un bassin à flot pouvant accueillir des bateaux de plaisance. Il s'agit là pour Jacques Albrecht d'un incontestable avantage.

Ainsi, si les infrastructures portuaires de La Rochelle étaient plus adaptées aux besoins des plaisanciers, ces derniers seraient sûrement plus nombreux à venir stationner leurs bateaux à l'abri des deux tours dans le bassin à flot intérieur. Selon lui, le yachting de plaisance, même sans la présence du yachting de compétition, « justifierait, à lui seul, les démarches faites par la S.R.R. pour obtenir des collectivités locales ou départementales l'effort financier nécessaire pour améliorer les mouillages et la vie au port »⁴⁶⁴. Il paraît donc évident pour les dirigeants de la S.R.R. que « La Rochelle devrait adapter une partie de ses installations portuaires à cette activité qui est rentable pour son économie et réhausse son prestige »⁴⁶⁵.

3.3.2 Une ville qui se rêve finalement capitale du tourisme nautique

En 1959-1960, André Salardaine, qui vient d'être élu, considère que le tourisme ne participerait que très peu à l'expansion de La Rochelle. Dans une ville en plein essor démographique, les domaines qui préoccupent davantage le nouveau maire sont l'industrie, le commerce et l'immobilier. De plus, un autre grand projet portuaire s'apprête à voir le jour : l'extension du port de commerce de La Pallice. André Salardaine n'hésite pas à montrer publiquement quelles sont ses priorités lors d'une séance du conseil municipal datant du 2 juin 1960 durant laquelle le maire déclare, alors qu'il lui est ouvertement reproché de ne pas avoir encore réuni la Commission du tourisme : « J'ignorais complètement qu'il y avait une Commission du tourisme à La Rochelle... »⁴⁶⁶. Cette affirmation du maire permet de saisir à quel point le tourisme occupe à l'époque une place minime dans les projets mis en place par l'équipe municipale. André

463. « La Société des régates rochelaises a cent ans », *Sud-Ouest*, 22 février 1960, Jx 262/74, ADCM.

464. « La Société des régates rochelaises a cent ans 2 », *Sud-Ouest*, 22 février 1960, Jx 262/74, ADCM.

465. « La Société des régates rochelaises a cent ans », *Sud-Ouest*, 22 février 1960, Jx 262/74, ADCM.

466. Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/80, p. 279, AMLR.

Salardaine précise malgré tout que la municipalité fait des efforts afin de faciliter la venue de visiteurs. Il évoque les suites de la rencontre de février 1960 en faveur du développement du tourisme nautique et notamment les travaux effectués afin de rendre plus accessible l'espace dédié aux yachts de plaisance dans le havre d'échouage : « *Des pontons ont été posés dans le bassin des yachts et nous poursuivons le désenvasement du port*⁴⁶⁷ ».

L'année 1960 marque la création officielle de l'Ecole de Voile Rochelaise (E.V.R.) sous le patronage du Touring-Club de France (T.C.F.), du Service Départemental de la Jeunesse et des Sports, de la Ville de La Rochelle, de la Société des Régates Rochelaises mais aussi, signe d'une démarche collective des acteurs du monde maritime, de la Marine nationale, de la marine marchande et de la pêche. Il s'agit là d'une création officielle puisque l'activité existe déjà au sein de la société des régates depuis plusieurs décennies⁴⁶⁸. En effet, la S.R.R. est aussi « *une école de voile, pépinière de régatiers* » qui naviguent sur *Vauriens*, *Canetons* et *505*. En 1956, l'école compte déjà environ 60 élèves qui suivent, l'hiver, des cours théoriques et l'été des cours pratiques dispensés par trois professeurs dont Fernand Hervé, champion de France sur *Caneton* en 1946. Ainsi, le club met à disposition des jeunes gens souhaitant pratiquer le yachting léger, plus ou moins riches, une douzaine de bateaux dont quatre *Vauriens* achetés en 1956 par la Société des Régates et les bateaux personnels des régatiers du club⁴⁶⁹.

Cette création officielle de l'école de voile lui permet d'obtenir les aides nécessaires à l'organisation de stages d'apprentissage qui se déroulent l'été au sein des locaux de l'école d'apprentissage de pêche dans le groupe scolaire de Port-Neuf. Les acteurs du nautisme local fondent alors « *de grands espoirs sur cette école de voile pour donner un essor de plus en plus grand à la navigation de plaisance, qui jouit d'une faveur chaque année grandissante*⁴⁷⁰ ». En 1960, plus de 100 adolescents, âgés de 14 à 20 ans, venant pour la plupart de la région parisienne,

467. *Ibid.*

468. « L'école de voile, créée il y a 30 ans, par la Société des régates, confirme sa raison d'être », *Sud-Ouest*, 25 août 1962, Jx 262/89, ADCM. Cet article évoque la création de l'activité école au sein de la S.R.R. en 1932. Mais cette information n'est pas vérifiable car les archives du club stockées dans le chantier naval de Fernand Hervé, qui en était le secrétaire à l'époque, ont disparu dans l'incendie de la Ville en Bois en 1973.

469. « La saison de la voile s'achève », *Sud-Ouest*, 13 septembre 1956, Jx 262/54, ADCM.

470. « L'école de voile rochelaise est créée », *Sud-Ouest*, 24 février 1960, Jx 262/74, ADCM.

participent aux stages d'été de l'École de Voile Rochelaise. Le succès de cette structure d'apprentissage de la navigation est tel que trois ans plus tard, en 1963, à la fin de la saison estivale, l'école passe le cap du 1000^e stagiaire⁴⁷¹. Malgré cette preuve du succès de la plaisance et bien que beaucoup pensent que « *le tourisme, quel que soit le mode de locomotion, est une industrie trop importante pour qu'il n'en soit pas tenu compte*⁴⁷² », André Salardaine, au début de son mandat, a le regard tourné vers d'autres objectifs qui lui paraissent alors bien plus importants et porteurs que la plaisance et de manière plus générale que le tourisme. Mais les responsables du nautisme local dont ceux de la Société des régates vont mettre en place, avec l'appui des médias, une véritable entreprise de communication.

En février 1960, les dirigeants de la S.R.R. profitent de la célébration du centenaire du club pour faire part publiquement de leurs revendications. Le conseil d'administration de la S.R.R. considère que la ville de La Rochelle, la chambre de commerce de La Rochelle et le conseil général de Charente-Maritime doivent au plus vite prendre ce sujet du tourisme nautique en considération. Aussi, il organise une rencontre entre les différents acteurs concernés par l'essor du tourisme nautique au niveau local. Le maire de La Rochelle, présent lors de cette assemblée, est interpellé sur le fait que les installations portuaires de la ville destinées à l'accueil des bateaux de plaisance sont insuffisantes⁴⁷³. Afin de remédier à cette situation, les responsables et élus locaux vont donc approuver la réalisation d'un projet de dragage de l'avant-port puis de la mise en place de pontons et de bouées. Enfin, le transfert de l'activité du bureau du port gérée par les Ponts et Chaussées près du bassin à flot extérieur⁴⁷⁴ va libérer les locaux situés sur les quais près du bassin à flot intérieur. Les administrateurs de la S.R.R. font donc part au maire de leur souhait d'obtenir la concession de ces locaux afin d'en faire une « *Maison du tourisme nautique*⁴⁷⁵ ». La Société des Régates et le Touring-Club de France pourraient ainsi gérer au mieux l'essor de la plaisance. Cette maison du tourisme nautique, qui serait équipée de sanitaires et d'un bureau administratif, permettrait un meilleur accueil des plaisanciers mais aussi d'attirer

471. « L'école de voile a passé le cap du 1.000 e stagiaire », *Sud-Ouest*, 4 septembre 1963, Jx 262/96, ADCM.

472. « La Rochelle, port de tourisme nautique », *Sud-Ouest*, 18 mai 1960, Jx 262/76, ADCM.

473. « La Société des régates rochelaises a cent ans », *Sud-Ouest*, 22 février 1960, Jx 262/74, ADCM.

474. Le bassin à flot extérieur est le bassin des Chalutiers, aussi appelé de nos jours bassin des Grands Yachts.

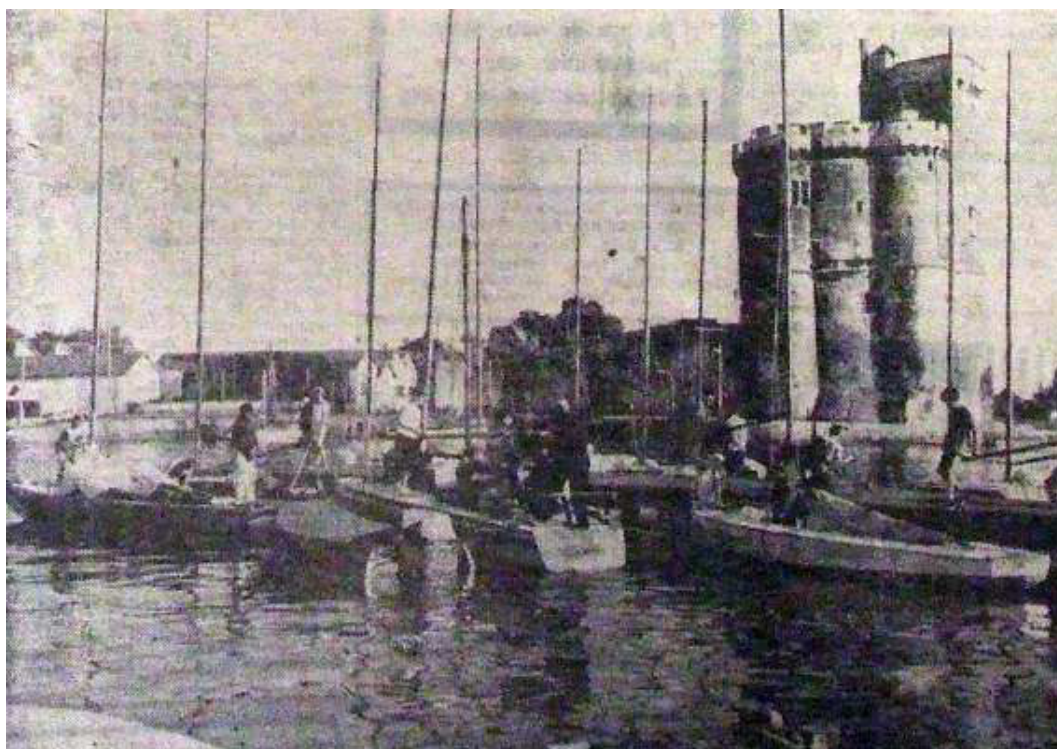
475. « La Rochelle, port de tourisme nautique 2 », *Sud-Ouest*, 18 mai 1960, Jx 262/76, ADCM.

3.3. La Rochelle, future Nice de l'Atlantique ?

les « *touristes terrestres* ⁴⁷⁶ » pour lesquels une concentration de yachts de plaisance dans le port constitue, selon eux, une attraction non-négligeable.

Le conseil municipal envisage donc désormais d'attribuer à la plaisance un bassin qui lui serait entièrement réservé. Le conseil municipal réfléchit donc à la meilleure façon d'équiper son port afin de répondre rapidement aux attentes des plaisanciers : « *Les sociétés et collectivités locales intéressées - dont la ville de La Rochelle - ont jugé judicieux d'élaborer un projet de travaux d'équipement permettant d'assurer le plein développement de cette forme de tourisme dans notre port* ⁴⁷⁷ ». Mais dans un premier temps, les élus décident de mieux équiper le port en lançant un projet d'aménagement du havre d'échouage. Les frais engagés sont en partie pris en charge par l'Etat, la ville et la chambre de commerce de La Rochelle. Signe du succès de cette initiative, au mois de juin, le nouveau ponton installé pour la plaisance dans le havre d'échouage est rapidement envahi de plaisanciers (fig. 3.11): « *Le ponton installé sur le bassin d'échouage n'a pas tardé à démontrer son utilité. C'est une aubaine pour la plaisance* ⁴⁷⁸ ».

FIGURE 3.11 – Le premier ponton à usage de la plaisance du havre d'échouage ⁴⁷⁹



476. *Ibid.*

477. Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/81, p. 47, AMLR.

478. « Navires et équipages », *Sud-Ouest*, 21 juin 1961, Jx 262/82, ADCM.

Mais ces premiers aménagements portuaires deviennent très rapidement insuffisants face à l'engouement pour cette pratique. Même si le maire a conscience de l'essor du tourisme nautique dans sa ville et qu'il a permis l'amélioration des infrastructures existantes, les aménagements entrepris par les Ponts et Chaussées et la ville restent insuffisants par rapport aux besoins de plus en plus importants de cette activité. De plus, malgré la présence d'un nombre conséquent d'unités de plaisance, il reste encore des bateaux abandonnés dans le port, ce qui pourrait, si rien n'est fait rapidement, nuire à l'image de la ville⁴⁸⁰. Malgré ces débuts hésitants concernant la mise en œuvre d'une politique de développement du tourisme nautique, la saturation du port et les nombreuses interventions dans la presse écrite des acteurs locaux de la plaisance vont permettre à l'équipe municipale de prendre progressivement conscience que le tourisme et particulièrement la plaisance peuvent participer pleinement à l'expansion économique de la ville.

Le 27 juillet 1960, au cœur de la saison estivale, Fernand Hervé explique qu'entre 70 et 80 bateaux de plaisance sont au mouillage dans le bassin à flot du port de La Rochelle. Le succès du port est tel que ce dernier déclare que « *si le port de notre ville se classe dans les premières places au point de vue pêche, il se place aussi au tout premier plan des ports de plaisance*⁴⁸¹ ». Pour le constructeur, les voiliers de pêche ont certes disparu depuis la construction de chalutiers à moteur mais les bateaux de plaisance ont pris le relais pour la navigation à voile. La beauté de cette pratique de la voile n'est pas sur le point de disparaître. Au contraire, la ville pourrait même devenir, si elle s'en donnait les moyens, la « *Cannes de l'Atlantique ou Mecque du yachting*⁴⁸² ». D'importants rassemblements de yachts organisés par la S.R.R., tels que la Plymouth - La Rochelle ou la Semaine de la voile, sont l'occasion de donner au Vieux Port « *une physiologie féérique, presque irréelle*⁴⁸³ ».

Afin d'assurer le développement de cette activité prometteuse, la chambre de commerce de La Rochelle prend l'initiative, le 16 décembre 1960, de mettre en place un programme de tra-

480. « *La Rochelle, port de tourisme nautique* », *Sud-Ouest*, 18 mai 1960, Jx 262/76, ADCM.

481. « *La Rochelle, port de plaisance* », *Sud-Ouest*, 27 juillet 1960, Jx 262/77, ADCM.

482. « *Cannes de l'Atlantique* », *Sud-Ouest*, 20 août 1960, Jx 262/77, ADCM.

483. *Ibid.*

vaux afin d'améliorer les conditions d'accueil des yachts de plaisance en équipant notamment le havre d'échouage de trois nouveaux pontons et en procédant à des installations d'équipements de confort telles que prises d'eau et d'électricité⁴⁸⁴. Constatant l'importante fréquentation du port, l'équipe municipale d'André Salardaine a finalement pris pleinement conscience des enjeux économiques du tourisme nautique à La Rochelle et quel rôle de premier ordre ce dernier est amené à jouer sur la scène des sites portuaires français. Alors qu'au début de son mandat, le tourisme nautique n'était pas une priorité pour André Salardaine, il devient progressivement l'objet d'une réflexion attentive de la part des élus. Le 27 janvier 1961, un conseiller municipal, M. Lapeyre, estime qu'il est temps de croire au potentiel et aux retombées économiques de cette pratique qui « *au fil des années, et plus particulièrement depuis la dernière guerre [...] a pris un essor remarquable*⁴⁸⁵ ».

Entre 1958 et 1961, la flotte de plaisance rochelaise a, selon la presse, triplé⁴⁸⁶. Mais ces nouveaux plaisanciers ne sont pas, selon les responsables de la S.R.R. en charge de la gestion des plaisanciers, uniquement rochelais. En effet, beaucoup de yachtmen arrivent d'horizons divers de Nantes à Bordeaux⁴⁸⁷, pour profiter d'un cadre de navigation agréable mais aussi d'une configuration d'accueil des bateaux rare à l'époque sur la côte atlantique : le bassin à flot. Cet engouement pour le port de La Rochelle entraîne sa saturation : « *Dans son état actuel, le bassin est encombré, malgré les possibilités nouvelles offertes par le mouillage de plusieurs pontons*⁴⁸⁸ ».

3.3.3 Un succès qui nécessite de nouvelles infrastructures

En avril 1962, à peine un an après la mise en place de pontons réservés aux plaisanciers dans le Vieux Port, la place manque : « *Bientôt la place manquera pour recevoir tous les bateaux qui chaque année viennent grossir les effectifs de la flotte rochelaise de plaisance*⁴⁸⁹ ».

484. « Deux projets d'extension du port de pêche », *Sud-Ouest*, 22 mars 1961, Jx 262/81, ADCM.

485. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/81, p. 47, AMLR.](#)

486. « Le yachting est devenu un sport populaire et son essor a fait tripler depuis 1958 la flotte de plaisance rochelaise 2 », *Sud-Ouest*, 8 juillet 1961, Jx 262/83, ADCM.

487. « La Rochelle, port de tourisme nautique », *Sud-Ouest*, 18 mai 1960, Jx 262/76, ADCM.

488. *Ibid.*

489. « Tourisme ou compétition sportive, la navigation de plaisance connaît une vogue croissante », *Sud-Ouest*, 11 avril 1962, Jx 262/87, ADCM.

Pour Jacques Albrecht, cette saturation du port était pourtant prévisible. En janvier, le président de la S.R.R. avait d'ailleurs déjà mis en garde les autorités locales de cette situation inévitable : « *Au rythme actuel du développement du yachting, la partie du port qui nous est réservée, va être pratiquement à saturation en 1962. Or, la longueur des quais qui nous est concédée ne peut être augmentée dans d'importantes proportions. Il faut donc maintenant se tourner résolument vers l'avenir, prévoir ce que sera la situation du yachting de plaisance dans dix ans, et agir en conséquence*⁴⁹⁰ ». Les équipements actuels du port ne permettent pas d'assurer un développement pérenne de la plaisance. Les infrastructures portuaires du Vieux Port sont devenues insuffisantes pour accueillir la pêche et la plaisance qui ne peut « *faire sa place en jouant des coudes au détriment de la flotte de pêche dont l'espace vital est à peine suffisant*⁴⁹¹ ». Ces deux activités ont un besoin urgent d'un espace conséquent. Jacques Albrecht considère donc qu'il ne serait pas profitable à la ville de ne répondre à la demande de places attribuées à la plaisance qu'une fois les infrastructures saturées. Il faut mettre rapidement en place un projet d'aménagement d'envergure qui permettrait un développement du tourisme nautique à La Rochelle sur le long terme.

Au fil du temps, les élus n'ont pu que dresser le constat d'un formidable engouement pour le tourisme et en particulier pour le tourisme nautique à La Rochelle. A l'échelle nationale, Jean Ravanel, Commissaire général au tourisme de 1963 à 1970, réalise un programme d'aménagement des ports de plaisance dans le département. Claude Massol, préfet de Charente-Maritime, déclare, dès sa prise de fonction en juin 1962, que le département est devenu « *une mine d'or pour le tourisme*⁴⁹² ». Convaincu du potentiel de développement du tourisme nautique, il met en place un « programme d'ensemble permettant une action en profondeur »⁴⁹³ regroupant des spécialistes du tourisme composé de neuf sections : la propagande et les manifestations attractives ; le nautisme de plaisance ; le thermalisme ; le tourisme social ; le camping et l'hébergement complémentaire ; l'hôtellerie ; les circuits touristiques et l'Art roman ; le tourisme aérien ; les équipements généraux des stations balnéaires.

490. *Ibid.*

491. *Ibid.*

492. « Le tourisme dans notre département », *Sud-Ouest*, 6 décembre 1963, Jx 262/97, ADCM.

493. *Ibid.*

A la fin de l'été 1963, les experts de chaque section rendent un rapport sur l'activité qui les concerne⁴⁹⁴. Les résultats concernant la plaisance sont clairs. Il y a, depuis quelques années, dans le département, un extraordinaire essor de la voile renforcé à La Rochelle par la renommée internationale de la Société des Régates Rochelaises. En conclusion, les experts soulignent le fait que le port de La Rochelle pourrait, s'il en avait la capacité, accueillir beaucoup plus de bateaux de plaisance qu'il ne le fait actuellement. En total accord avec les propos du président de la S.R.R. tenus en 1962, ces derniers considèrent que les travaux entrepris pour l'adaptation du havre d'échouage à la plaisance ne sont pas suffisants. Selon eux, « *il convient de rechercher une solution de plus grande envergure*⁴⁹⁵ ». Deux possibilités sont envisagées. Dans un premier temps, les deux experts considèrent que, les besoins de la pêche en matière d'infrastructures portuaires étant croissants, il serait envisageable que soit prochainement créée une nouvelle darse dans le quartier de la Ville en Bois. Les bateaux de plaisance auraient alors à leur disposition la totalité du bassin intérieur qu'ils partageaient jusqu'alors avec les petites unités de pêche. Mais cette solution ne serait qu'une solution à court terme. Donc, selon les experts, la meilleure solution serait d'approfondir le havre d'échouage. Les coûts estimés pour un tel projet s'élèveraient à 700 000 francs, ce qui représente un important investissement.

L'économiste et conseiller municipal, Louis Lagnace, pense lui aussi qu'il faut rapidement entreprendre des travaux d'aménagement importants dans le havre d'échouage. Le 28 janvier 1963, alors que le conseil municipal s'appête à faire l'inventaire du budget annuel, ce dernier évoque l'avenir que doit, selon lui, envisager le conseil municipal pour l'équipement portuaire de la ville : « *J'en arrive maintenant aux projets d'aménagement et de modernisation de nos trois ports : celui du port de La Pallice prend peu à peu consistance puisque, si je suis bien informé, il sera mis en œuvre dès 1964...*⁴⁹⁶ *Pour nos deux autres ports, les travaux nécessaires devront être engagés en un temps opportun. En particulier, le port de pêche réclame les améliorations utiles pour que La Rochelle, si bien placée pour la qualité du poisson, le soit également*

494. Procès-Verbal de réunion, 1963, Office départemental du tourisme (1956–1979), 2132 W 33, ADCM.

495. « *Le tourisme dans notre département* », *Sud-Ouest*, 6 décembre 1963, Jx 262/97, ADCM.

496. L'élú évoque ici des travaux de modernisation des infrastructures existantes depuis 1890.

*pour l'importance du tonnage. Quant au port de tourisme, son développement et sa modernisation ne doivent pas attendre car le tourisme nautique sera le tourisme de l'avenir*⁴⁹⁷ ». Selon lui, il est temps que le conseil municipal considère davantage le tourisme nautique, pratique de loisir qui pourrait peut-être offrir un avenir économique prospère à la ville. La municipalité doit considérer la question du nautisme comme étant un élément fondamental d'un grand programme de rénovation global. Selon lui, la ville doit redevenir, comme elle le fut par le passé, le poumon du sud-ouest et du centre-ouest sur l'océan mais aussi celui de la région Rhône-Alpes et même de la Suisse. La liaison routière Océan-Suisse est un projet de développement économique et touristique mis en place en 1954 par les chambres de commerce françaises pouvant être concernées par cette liaison. Constituées en une Union, elles ont tenté de convaincre les pouvoirs publics du bienfondé d'un tel projet. La réalisation d'une route transversale favoriserait le développement des départements concernés. Afin de montrer l'intérêt de l'opinion publique pour ce projet ambitieux, la chambre de commerce de La Rochelle organise d'ailleurs le voyage de six jeunes Rochelais, à bord de scooters. En ralliant la Suisse en moins de quatre jours, l'objectif est alors de démontrer les atouts de cet itinéraire⁴⁹⁸. Fervent défenseur de ce projet, Louis Lagnace considère que La Rochelle ne doit pas uniquement être une capitale économique régionale. Elle possède aussi de nombreux atouts qui pourraient lui permettre de devenir une porte sur l'Atlantique d'un hinterland européen⁴⁹⁹.

Mais il faut encore attendre un an pour que le conseil municipal prenne des initiatives. Le 30 janvier 1964, lors du vote du budget primitif annuel, M. Lagnace intervient à nouveau sur le sujet du tourisme nautique : « *Nous savons aussi combien notre action, celle de la chambre de commerce, ainsi que celle très active de la Société des Régates Rochelaises procurent de bons résultats. Nous connaissons les projets de cette société...* »⁵⁰⁰ M. Lagnace incite fortement la ville à s'engager dans des grands travaux à plus longue échéance : « *Il faut l'aider à les réaliser si nous désirons conserver parmi tous les ports français de plaisance la place que nous occupons. La modernisation de notre port ne doit pas attendre. S'il faut, pour l'instant, se contenter*

497. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/81, p. 47, AMLR.](#)

498. « Les scooters ouvrent la route Océan-Suisse », *Sud-Ouest*, 1^{er} avril 1955, Jx 262/45, ADCM.

499. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/81, p. 47, AMLR.](#)

500. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/84, AMLR, p. 53.](#)

*d'approfondir le havre d'échouage ou de faire quelques travaux provisoires, il faut penser à y faire procéder, à plus longue échéance, de grands travaux et, notamment, dès la réalisation d'une nouvelle darse à la Ville en Bois, à affecter au yachting la totalité du bassin intérieur*⁵⁰¹ ». L'élu évoque ici la possibilité de créer une nouvelle darse à la Ville en Bois pouvant accueillir tous les bateaux de pêche rochelais, ce qui permettrait indirectement à la plaisance de se voir attribuer l'exploitation totale du bassin à flot intérieur et du havre d'échouage⁵⁰². Même si, comme l'ont souligné les experts de la section « nautisme de plaisance », cette solution ne paraît pas suffisante à court terme, elle est pour l'instant, l'unique réponse à un développement rapide du tourisme nautique à La Rochelle.

Le 27 avril 1964, le conseil municipal, conscient de l'impact positif de la plaisance sur la ville, prend enfin la décision d'engager des travaux dans le havre d'échouage. Dans un premier temps, ce dernier décide d'agrandir les pontons déjà présents grâce à un budget financé à hauteur de 50 % par la ville et 50 % par la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle. Mais ces travaux d'agrandissement des pontons existants ne suffiront pas à répondre à la demande. Le conseil municipal, « *considérant indispensable l'aménagement rapide du havre d'échouage pour le tourisme nautique [...] adopte l'avant-projet*⁵⁰³ » réalisé par le Service Maritime des Ponts et Chaussées. Pour un montant de 1 400 000 francs, l'objectif de la ville est de transformer son havre d'échouage en bassin à flot. Le creusement du havre serait réalisé en pente douce à partir du Quai Duperré en l'approfondissant en direction des deux tours qui marquent l'entrée du Vieux Port. L'objectif serait qu'« *à marée basse, il y aura toujours de 50 centimètres à 3 mètres d'eau dans le port*⁵⁰⁴ », ce qui permettra aux navires de plaisance qui ne pourront pas être accueillis dans le bassin à flot intérieur, d'être à flot malgré tout. Pour cela, il est prévu de dévaser et dérocter⁵⁰⁵ le fond du port constitué de roche calcaire qui jusqu'alors, à cause de l'accumulation de la vase, offrait un spectacle et une odeur nauséabonde à marée basse. Puis,

501. *Ibid.*, p. 199.

502. RENARD R., « Le transfert du port de pêche de La Rochelle à Chef-de-Baie », *Norois*, n° 164, 1994, p. 725–733.

503. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/84, AMLR](#), p. 201.

504. « Les travaux réalisés dans le port de La Rochelle (1.400.000 F) vont favoriser le développement du tourisme nautique. », *Sud-Ouest*, 4 juin 1964, Jx 262/100, ADCM.

505. Dérocter : action de briser de gros blocs de pierre.

l'aménagement de la plus grande partie du havre d'échouage dans l'angle des quais Duperré et Wilson serait entrepris.

Grâce à ces travaux, le quai Wilson pourrait être équipé de quatre pontons supplémentaires, ce qui représente un linéaire d'accueil de 200 à 250 mètres⁵⁰⁶. Les travaux entrepris à l'automne 1964, le havre d'échouage pourrait donc accueillir dès la saison estivale 1965 deux fois plus de bateaux de plaisance. Pour ces travaux, la ville se constitue maître d'œuvre mais ne subventionne pas seule ces travaux. Elle reçoit l'aide de l'Etat par l'intermédiaire du jeune Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire (FIAT) de la DATAR. Créé en 1963, le FIAT finance 30 % des travaux, soit 420 000 francs. La Caisse des dépôts et consignations accorde quant à elle un emprunt à la ville de 280 000 francs, soit 20 % du budget prévu. Afin de finaliser le financement des travaux, le maire reçoit aussi l'accord du conseil municipal afin d'emprunter 700 000 francs, soit les 50 % restants du budget prévu, au Fonds de développement économique et social du Commissariat au Tourisme.

Alors que les travaux ne sont pas encore engagés, M. Mantran, conseiller municipal, propose déjà d'attribuer deux pontons aux yachts de plaisance ainsi qu'un troisième au club de motonautisme. Les dirigeants de la Société des Régates Rochelaises qui, jusqu'alors, refusaient de nombreuses demandes de mouillages, par manque de place, sont enfin soulagés. Souhaitant participer pleinement au projet qu'elle encourage fortement depuis longtemps, ils décident d'apporter une aide de 95 francs par an à la chambre de Commerce et d'Industrie et à la ville de La Rochelle pendant une durée de quinze ans. Ces derniers, qui ont constaté l'essor des petits dériveurs, souhaiteraient que soit aussi aménagé un parc consacré au yachting léger. Le Club rochelais de ski nautique et de motonautisme, créé en 1963, connaît lui aussi un formidable essor. Alors que ses membres n'étaient qu'une dizaine à sa création, ils sont déjà, à l'aube de la saison estivale 1964, une cinquantaine⁵⁰⁷. Ses dirigeants, acteurs et témoins du succès grandissant du motonautisme à La Rochelle, pensent d'ailleurs que le club devrait doubler ses effectifs en 1965. Devant disposer de son propre ponton, tout comme la S.R.R., le club de motonautisme décide

506. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/84, AMLR](#), p. 201.

507. *Ibid.*

3.3. La Rochelle, future Nice de l'Atlantique ?

lui aussi de verser une contribution annuelle de 155 francs pour l'aménagement de ces pontons. Grâce à ces nouveaux équipements, le port de La Rochelle, qui était en mesure d'accueillir jusqu'alors 200 bateaux dispose désormais d'une capacité d'accueil de 400 places⁵⁰⁸. Les dirigeants de la S.R.R. aimeraient aussi beaucoup « *faire du petit village des Minimes, dans la rade de La Rochelle, un grand centre nautique avec un équipement sportif et hôtelier moderne*⁵⁰⁹ ».

508. *Ibid.*

509. *Ibid.*, p. 199.

* * *

Suite à une centralisation excessive des activités industrielles sur la capitale, le contexte de reconstruction de la France a été favorable à un mouvement de décentralisation vers des régions rurales tel que le centre et l'ouest, victimes d'un important exode de leur population vers des régions économiquement plus attractives. Si au milieu du XX^e siècle, La Rochelle, qui est l'objet d'un projet d'aménagement urbain par l'architecte Le Corbusier, est toujours dynamique grâce à une économie portuaire de pêche et de commerce, différents facteurs, dont ses conditions d'accès par voie terrestre, ne sont pas favorables à un développement industriel important. La mise en place d'un décret en 1955 obligeant les entreprises à obtenir un agrément pour les investissements en Ile-de-France a permis l'implantation à La Rochelle d'une usine Simca. Mais la création de cette usine n'a pas eu l'influence escomptée sur le développement économique de la région. A la fin des années 1950, la plaisance, qui connaît un important essor, n'est pourtant pas considérée comme étant un secteur économique de première importance par le maire André Salardaine. Le centenaire de la Société des Régates Rochelaises en 1960 est l'occasion pour ses dirigeants d'insister fortement sur le potentiel économique que représenterait la plaisance si la ville procédait à des aménagements. Le maire a fini par comprendre que la plaisance est peut-être le nouveau souffle économique dont La Rochelle a besoin. Après les premiers aménagements des infrastructures portuaires existantes, le conseil municipal ambitionne désormais de faire de La Rochelle la future Nice de l'Atlantique.

Chapitre 4

Un projet à la hauteur des ambitions municipales (1964–1971)

Les ambitions municipales qui, jusqu’au début des années 1960, n’étaient pas tournées vers la plaisance, ont radicalement changé. La plaisance, qui commence à acquérir une image plus accessible, voit son nombre de pratiquants considérablement augmenter. En témoigne l’augmentation importante de la flotte de bateaux de plaisance en seulement quelques années. Entre 1964 et 1971, le parc de bateaux de plaisance en France a doublé en passant de 100 000 à 260 000 embarcations immatriculées⁵¹⁰. Des événements et des hommes ont contribué à cette vision d’une plaisance qui véhicule du rêve, notamment le rêve de l’exploit sportif ou le rêve d’une prospérité économique. Nous pouvons donc nous demander quels acteurs ont joué un rôle déterminant dans la promotion mondiale de la plaisance et dans la promotion d’une capitale nautique à La Rochelle. Ne pouvant pas étudier tous les acteurs de cette promotion de la plaisance de manière exhaustive, notre regard se portera sur deux destins représentatifs à l’échelle nationale puis locale. Une fois que la municipalité a choisi de créer un grand port de plaisance, des projets différents vont voir le jour et le conseil municipal va devoir faire des choix. Nous nous interrogerons sur les raisons et les conséquences de ces décisions et nous verrons ou non si le visage de cette cité portuaire ancestrale est au milieu des années 1960 sur le point d’être profondément et définitivement modifié. Enfin, nous apprécierons la réaction de la population

510. PLUVINAGE F. et PLUVINAGE M., « La navigation de plaisance en France », Mémoire de Master, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1973.

face à l'important aménagement que constitue la création d'un port qui, en devenant l'objet de discordes politiques, pourrait être à l'origine d'un changement radical pour la ville.

4.1 Une promotion de la plaisance qui encourage la pratique

4.1.1 Eric Tabarly, histoire d'une médiatisation de l'exploit sportif

Des exploits sportifs médiatisés viennent encourager l'engouement national pour la plaisance. Pour beaucoup de plaisanciers, l'année 1964 marque un tournant symbolique dans l'histoire de la démocratisation de la plaisance en France. Créée en 1960 par le *Royal Western Yacht Club*, la course anglaise *Observer Single-handed Trans-Atlantic Race (OSTAR)* est une véritable institution du monde de la régates. Alors que les Anglais sont jusqu'alors unanimement considérés comme les maîtres de la voile, l'édition de 1964 est marquée par la victoire de l'officier de marine français Eric Tabarly. Né à Nantes en 1931, ce dernier pratique la voile depuis son plus jeune âge avec son père sur leur bateau, le *Pen Duick*⁵¹¹. En 1953, le jeune Eric s'engage dans l'Aéronavale, devient pilote et participe notamment à la guerre d'Indochine (1946–1954). Quelques années plus tard, il entre à l'école navale et y obtient, en 1965, son brevet d'officier fusilier avec certificat commando. Mais son véritable rêve, c'est la course au large. En 1964, il décide de s'engager dans l'*OSTAR*, une course anglaise Transatlantique ralliant Plymouth à Newport. Pour l'occasion, Eric Tabarly conçoit un ketch⁵¹² de 13,60 mètres construit en contre-plaqué marine, le *Pen Duick II* (fig. 4.1), en collaboration avec deux architectes Gilles et Marc Costantini.

Le 18 juin, contre toute attente, il arrive premier à Newport et remporte la Transat anglaise. Durant toute la traversée, le navigateur solitaire a soigneusement évité de révéler sa position en ne se servant pas de sa radio « *comme un bon navigateur doit faire dans une course*⁵¹⁴ ». Alors que les commentateurs donnent gagnant l'Anglais Chichester, Tabarly crée la surprise. L'image des exploits sportifs de ce navigateur, devenu malgré lui le symbole de l'essor de la plaisance en France, est alors très exploitée par les médias et participe, dans une certaine mesure, à l'engouement pour la plaisance. Le navigateur va faire la une de nombreux journaux. Celui qu'un journaliste de *Sud-Ouest* qualifie de « *capitaine courageux* » ou bien encore de « *très brillant*

511. *Pen Duick* : Petite tête noire en breton.

512. Un ketch est un voilier équipé de deux mâts donc un plus petit situé à l'arrière du bateau, le mât d'artimon.

514. « Tabarly vogue vers la victoire », *Sud-Ouest*, 19 juin 1964, Jx 262/100, ADCM.

4.1. Une promotion de la plaisance qui encourage la pratique

FIGURE 4.1 – Eric Tabarly à bord du Pen Duick II en 1964 (P. Plisson)⁵¹³



*vainqueur de la grande épreuve*⁵¹⁵ » apprend, à son arrivée à Newport, que le général de Gaulle a décidé de décerner à ce vaillant représentant de la voile française et de la France en général, la Légion d'honneur. Ce navigateur alors surtout connu du monde de la régates, suscite, en gagnant la Transat anglaise, une forte admiration de la part de l'opinion publique française mais aussi anglaise. La presse écrite anglaise cherche d'ailleurs à analyser les raisons de cette victoire invraisemblable. Pour le journal *Evening Standard*, le secret de la victoire d'Eric Tabarly avec une avance confortable de 350 milles⁵¹⁶, soit quasiment 650 kilomètres, sur le deuxième concurrent, Sir Francis Chichester, gagnant anglais de l'édition de 1961, serait le résultat d'une « *condition physique exceptionnelle dont un faible besoin de sommeil et du bateau le plus grand qu'il soit possible de barrer pour un homme seul*⁵¹⁷ ». En une seule course, le destin de cet ardent compétiteur a changé. Cet homme d'un naturel discret est devenu un héros dont il faut suivre l'exemple. Ainsi, seulement quinze jours après son exploit, la page consacrée aux jeunes

515. « Pour Tabarly, le triomphe : il a gagné avec près de 350 milles d'avance. La Légion d'honneur l'attendait à l'arrivée », *Sud-Ouest*, 20 juin 1964, Jx 262/100, ADCM.

516. 1 mille marin = 1,852 kilomètre.

517. « Pour Tabarly, le triomphe : il a gagné avec près de 350 milles d'avance. La Légion d'honneur l'attendait à l'arrivée 2 », *Sud-Ouest*, 20 juin 1964, Jx 262/100, ADCM.

lecteurs de 17 à 24 ans du journal *Sud-Ouest* est intitulée : « *Futurs Tabarly, le centre de Bombannes*⁵¹⁸ *fera de vous de vrais loups de mer*⁵¹⁹ ».

La gloire de ce héros des mers moderne est amplifiée par d'autres victoires dans diverses courses et notamment celles organisées par la Société des Régates Rochelaises. En mai 1965, Eric Tabarly, qui régata encore à bord de son illustre voilier, le *Pen-Duick II*, gagne la course croisière La Trinité - La Rochelle. Le navigateur, qui s'est fait connaître en naviguant en solitaire, est cette fois-ci secondé par son jeune frère, Patrick et son père, Guy. Ce dernier avait d'ailleurs déjà remporté une importante victoire à La Rochelle puisqu'il faisait partie de l'équipage du yacht *Danycan*⁵²⁰, qui gagna la septième édition de la course Plymouth - La Rochelle en 1957⁵²¹. Dix ans plus tard, Eric Tabarly, à bord de son *Pen Duick III* remporte à son tour cette course mythique.

Si l'exploit d'Eric Tabarly et sa médiatisation participent à la promotion de la plaisance en France, ce navigateur contemporain, aussi illustre soit-il, est-il le père de la plaisance moderne ? Ne serait-ce pas nier les initiatives nationales ou locales en faveur du développement de cette pratique ? Cette célébrité soudaine n'est d'ailleurs pas vraiment du goût du navigateur. En 1967, cet homme pudique qui ne donne que très peu d'interviews, accorde un entretien au journaliste Michel Guillet. Lorsque ce dernier lui demande quelle impression lui fait cette célébrité et notamment les ovations et les autographes, le navigateur répond sobrement : « *Je n'aime pas tellement. Mais ce n'est pas désagréable non plus. Enfin, je veux dire que c'est bon pour le sport en général, pour le bateau*⁵²² ». S'il n'a pas souhaité cette célébrité soudaine, le champion ne déroge à la règle en devenant une vedette, comme d'autres sportifs avant lui tel que le footballeur Just Fontaine qui, lors de la Coupe du monde de 1958, a marqué les esprits en marquant 13 buts en 6 matchs. En effet, au XX^e siècle, les sportifs deviennent, par la mise

518. Le centre de Bombannes est situé en Gironde.

519. « *Futurs Tabarly, le centre de Bombannes fera de vous de vrais loups de mer* », *Sud-Ouest*, 2 juillet 1964, Jx 262/101, ADCM.

520. Ce yacht appartenant au comte de Rosambo fait partie des voiliers de renom à La Rochelle dans les années 1950 avec notamment *Marie-Christine* de M. Menu ou *Eloise* de M. Hervé.

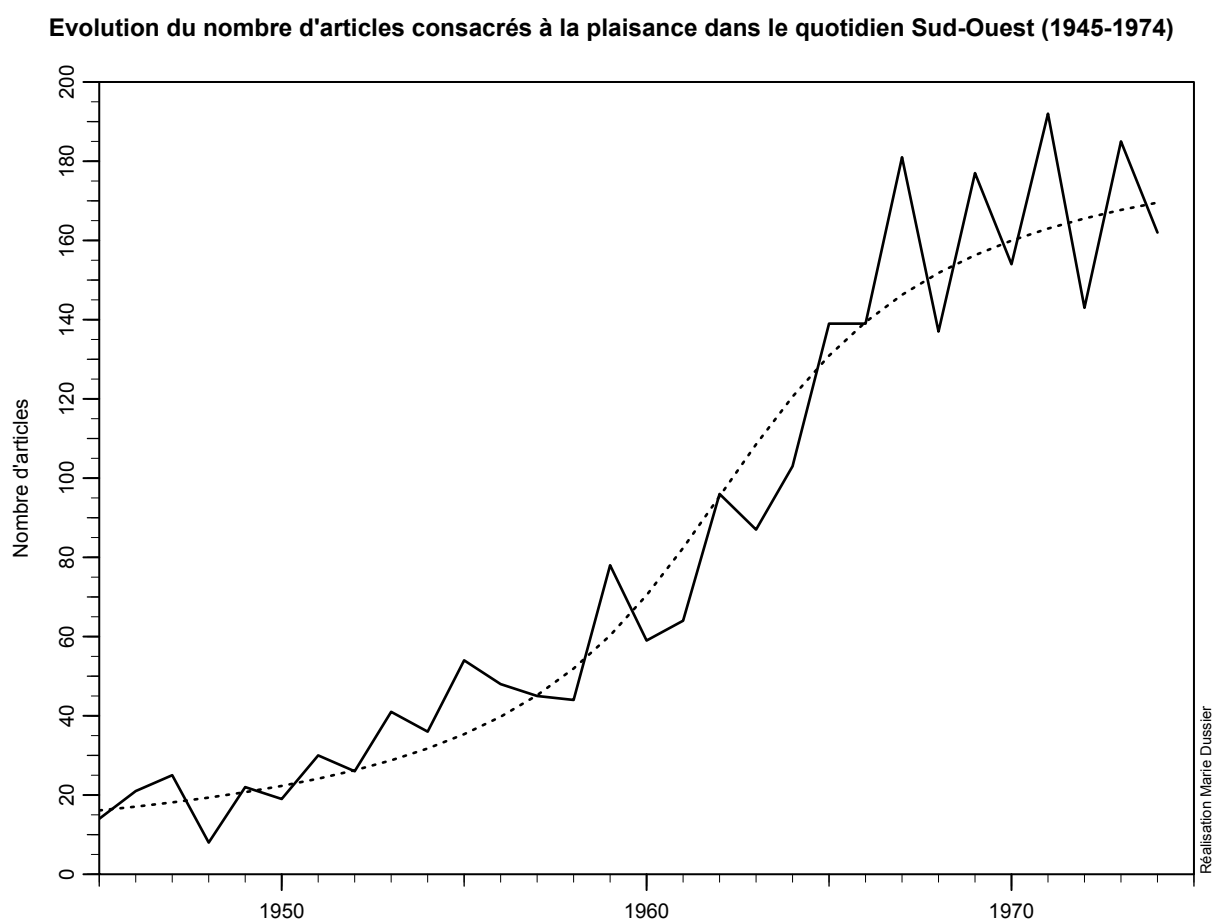
521. « *Le yacht rochelais "Danycan" remporte le VII^e Plymouth - La Rochelle* », *Sud-Ouest*, 23 août 1957, Jx 262/59, ADCM.

522. « *Une interview de l'homme qui ne donne pas d'interviews* », *Sud-Ouest*, 17 août 1967, Jx 262/119, ADCM.

4.1. Une promotion de la plaisance qui encourage la pratique

en en scène télévisuelle de leurs exploits, de véritables célébrités⁵²³. Toutefois, si la Seconde Guerre mondiale a favorisé les progrès de la radio⁵²⁴ et que de nouveaux médias audiovisuels, tels que la télévision, sont apparus, il convient de ne pas négliger l'importance de la relation entre la presse et le monde sportif car ce média continue de jouer un rôle déterminant dans la popularisation d'événements et la starification de sportifs tel qu'Eric Tabarly⁵²⁵.

FIGURE 4.2 – Evolution du nombre d'articles consacrés à la plaisance dans le quotidien *Sud-Ouest* (1945–1974)



Si le journal *Sud-Ouest* traite de l'actualité de régions surtout maritimes, l'évolution du nombre d'articles consacrés à la plaisance en Charente-Maritime reste un bon indicateur de l'évolution de la place qui lui est accordée (fig. 4.2). Sur une période de trente ans, le nombre d'articles a quasiment été multiplié par dix. Cette croissance rapide de la place du nautisme

523. SOBRY C., *L'Economie du sport. Structures sportives et libéralisme économique*, Sciences et pratique du sport, De Boeck Supérieur, Bruxelles, 2003, 168 p.

524. ALBERT P., *Histoire de la presse*, tome 368, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 2010, 128 p.

525. COMBEAU-MARI (DIR.) E., *Sport et presse en France (XIX^e-XX^e siècles)*, Le Publieur, Paris, 2007, 431 p.

dans la presse quotidienne régionale suit une tendance dite logistique. La courbe logistique, de forme sigmoïde, a été créée par le mathématicien belge Pierre-François Verhulst à la fin de la première moitié du XIX^e siècle. Inspiré par les théories malthusiennes⁵²⁶, Verhulst cherchait à caractériser l'évolution d'une population animale aux moyens de subsistance limités. Support des premiers modèles mathématiques conçus par les démographes⁵²⁷, la courbe logistique permet plus généralement de décrire les modalités de la propagation d'un phénomène au sein d'une population, qu'il s'agisse de maladies contagieuses⁵²⁸ ou d'innovations technologiques⁵²⁹. Carlota Perez considère qu'il y a trois étapes principales dans la diffusion logistique d'un phénomène et dans la mise en place de l'économie qui lui est associée. Dans un premier temps, de 1945 à 1952, le phénomène augmente doucement (phase de configuration), puis de 1952 à 1967, il augmente vite (phase d'expansion) pour enfin, de 1967 à 1974, stagner (phase de maturité)⁵³⁰. Toutefois, si ce graphique permet de retracer l'évolution de la place accordée à la plaisance dans la presse régionale, il ne peut être considéré que comme l'indicateur d'une conjonction de phénomènes liés les uns aux autres, à savoir l'augmentation de la couverture médiatique de la plaisance dans un contexte plus global d'évolution de la presse.

Lors de sa victoire de la course La Trinité - La Rochelle en 1965, un journaliste déclare qu'Eric Tabarly est la « *vedette des Journées nautiques de La Rochelle, capitale française du nautisme*⁵³¹ ». La Rochelle est-elle véritablement devenue la capitale française du nautisme ou s'agit-il plutôt d'un certain chauvinisme rochelais ? L'importante activité de la Société des Régates Rochelaises en ce milieu des années 1960 et la couverture médiatique dont elle bénéficie ne doivent pas jeter un voile sur le succès d'autres sociétés des régates. En effet, ce chauvinisme à peine dissimulé n'est-il pas finalement le moyen le plus sûr d'attirer l'attention du lecteur charentais qui, fier des exploits de cette ville, se sentira plus concerné par les épreuves nautiques

526. Delmas2004 p. 53

527. DELMAS B., « Pierre-François Verhulst et la loi logistique de la population », *Mathematics and Social Sciences*, n° 167, 2004, p. 51–81.

528. PRENTICE R. L. et PYKE R., « Logistic disease incidence models and case-control studies », *Biometrika*, n° 66, 1979, p. 403–411.

529. CRANE-HERVÉ D., « La diffusion des innovations scientifiques », *Revue française de sociologie*, n° 10, 1969, p. 166–185.

530. PEREZ C., *Technological revolutions and financial capital. The dynamics of bubbles and golden ages*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2002, 198 p., p. 30

531. « La Rochelle, capitale française du nautisme », *Sud-Ouest*, 7 juin 1965, Jx 262/106, ADCM.

qui s'y déroulent?

4.1.2 Rémy Madier, défenseur d'une capitale nautique à La Rochelle

En 1964, dans un contexte de fort engouement en faveur de la plaisance, les quelques nouveaux équipements du havre d'échouage ne répondent plus à une demande de places de plus en plus importante⁵³² ». L'été, la demande est si forte que le port affiche complet et ne peut plus accueillir tous les plaisanciers qui souhaiteraient y faire escale, comme le souligne le conseiller municipal M. Pike : « *En période estivale, cette situation cause un préjudice touristique certain à la ville...*⁵³³ ». Selon lui, il faut aménager sans plus tarder un nouveau plan d'eau réservé au tourisme nautique⁵³⁴. Aussi, parallèlement à l'aménagement du havre d'échouage, l'équipe municipale envisage sérieusement de créer une nouvelle infrastructure portuaire de plaisance. Le 21 décembre 1964, lors d'une séance du conseil municipal, André Salardaine, au crépuscule de son mandat, explique l'importante nécessité de créer un nouveau port de plaisance. Il expose cinq arguments d'importance devant jouer en faveur de la création d'une nouvelle infrastructure : « *Notre port, où le développement du tourisme nautique est considérable, est le premier port océanique, en raison de son vaste plan d'eau exceptionnel, comprenant le pertuis Breton et le pertuis d'Antioche bien protégé des fortes houles par les îles de Ré et d'Oléron ; de sa situation géographique (dernière rade abritée avant le golfe de Gascogne particulièrement tourmenté), ce qui constitue un pôle d'attraction pour les yachts de croisière en provenance de l'Angleterre et du nord de la France ; du cadre incomparable du port situé au sein d'une ville historique particulièrement appréciée des touristes ; du dynamisme des sociétés nautiques locales, organisatrices en France des plus importantes réunions sportives internationales ; de la présence à La Rochelle de chantiers de construction de yachts, de bateaux à moteur, de dériveurs, de coques plastiques et d'industries annexes...*⁵³⁵ ».

Après avoir expliqué que le contexte et le cadre local se prêtent parfaitement au développement du tourisme nautique, le maire explique à l'auditoire qu'il a bien compris que les aménagements prévus pour le havre d'échouage ne peuvent pas à terme répondre aux besoins de la

532. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/84, AMLR](#), p. 199.

533. *Ibid.*, p. 199–200.

534. *Ibid.*, p. 200.

535. *Ibid.*, p. 535.

plaisance. Et pour la première fois de son mandat, André Salardaine exprime ouvertement son souhait de répondre durablement à la demande en matière de tourisme nautique en projetant de créer un nouveau port de plaisance à La Rochelle : « *Il apparaît donc indispensable d'entreprendre, sans tarder, la construction d'un port de plaisance nouveau, totalement indépendant des installations actuelles, afin de résoudre pour plusieurs décades l'ensemble des difficultés qui s'opposent au développement du tourisme nautique à La Rochelle, vocation première de cette cité*⁵³⁶ ».

Déjà, depuis plusieurs années, des acteurs locaux ont travaillé sur cette question d'un développement pérenne du tourisme nautique à La Rochelle. Suite au discours du maire, un avant-projet, baptisé Richelieu, est présenté au conseil municipal par Rémy Madier (fig. 4.3).

FIGURE 4.3 – Rémy Madier (1969)⁵³⁷



Né dans le département des Deux-Sèvres en 1924, ses parents viennent s'installer à La Rochelle alors que Rémy Madier est âgé de 10 ans. Brillant lycéen, il part faire des études de droit à Bordeaux. En 1942, il fonde avec d'autres étudiants appelés au Service du Travail Obligatoire (STO) un réseau de résistance au sein de la population étudiante bordelaise. La guerre le

536. *Ibid.*, p. 535–536.

conduit à La Rochelle où il gravit les échelons de la Résistance pour devenir lieutenant. A la Libération, il intègre l'Ecole nationale de France et d'Outre-mer, puis part en 1946 en Afrique où il va exercer diverses fonctions d'administrateur dans les colonies du Sénégal et de Guinée. En 1961, Rémy Madier revient à La Rochelle. Son expérience et son réseau lui permettent de devenir à partir de 1963 secrétaire général du Comité d'expansion de La Rochelle et du Centre de productivité. Puis, en 1965, cet ancien communiste, qui se qualifie désormais de gaulliste de gauche, devient conseiller municipal d'André Salardaine et prend la tête du Centre Interprofessionnel de perfectionnement du personnel d'encadrement de Charente-Maritime (CIPECMA). Cet administrateur va aussi s'investir dans le monde sportif local en devenant notamment secrétaire adjoint du Stade Rochelais. Ce parcours remarquable est couronné en 1969 par la Légion d'honneur⁵³⁸.

4.1.3 Une définition du profil type du plaisancier (1967-1970)

L'étude des registres recensant les arrivées et départs de bateaux de plaisance au port de La Rochelle durant les années 1960 aurait apporté une connaissance plus précise des plaisanciers, et notamment de leur région d'origine. Toutefois, la Société des Régates Rochelaises, en charge de la gestion des plaisanciers jusqu'à la création du port de plaisance des Minimes, ne disposant plus d'archives antérieures à 1973, l'analyse des données à l'échelle nationale peut permettre, dans ce cas précis, une meilleure compréhension du phénomène local.

Alors qu'en 1954, la Fédération Française de Football compte près de 500 000 licenciés, la F.F.Y.V. ne compte encore que 4 600 licenciés. Cette confidentialité ne dure pas puisque 25 ans plus tard, en 1979, elle dénombre 96 200 licenciés, ce qui représente, à l'époque, la plus forte variation des effectifs de fédérations sportives⁵³⁹. Mais ces chiffres de la Fédération Française de Yachting à Voile reflètent surtout l'évolution du nombre de pratiquants faisant partie d'un club. Une grande partie des pratiquants de la plaisance n'étant pas licenciée, l'évolution du nombre de bateaux de plaisance immatriculés constitue un meilleur indicateur de l'évolution

538. *Ibid.*

539. SUE R., *Op. cit.*

de cette pratique.

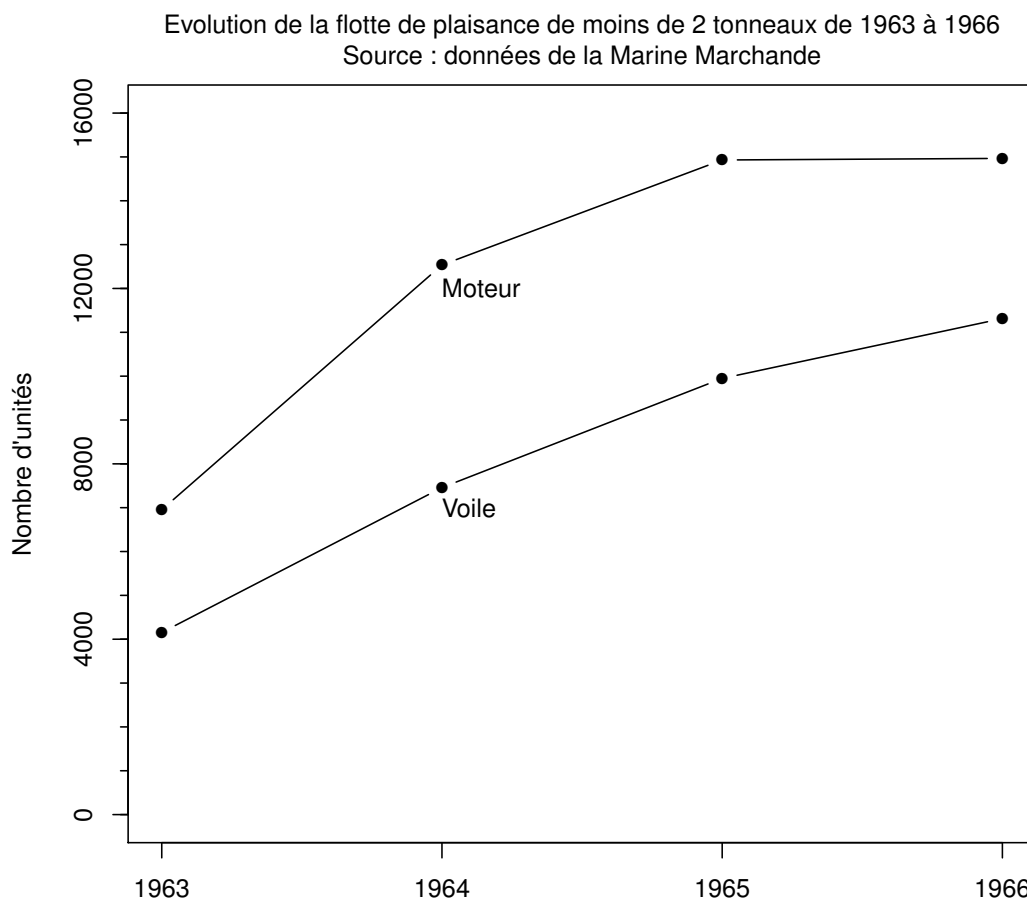
Les différentes sources exploitables pour la période du début des années 1960 sont principalement les statistiques annuelles de la Marine marchande, des services des Douanes et de la Fédération des Industries Nautiques. Toutefois, chacun de ces organismes s'appuyant sur des critères différents, il est très difficile d'obtenir des chiffres précis. En effet, la Marine marchande établit ses statistiques en attribuant une immatriculation aux bateaux. Or, ces données ne prennent en compte que les embarcations destinées à la navigation maritime, et ne comptabilisent pas celles naviguant sur lacs ou rivières. De plus, les disparitions de bateaux par naufrage ou destruction ne sont pas déduites. Les services des Douanes dénombrent les bateaux de plaisance lors de leur francisation, acte administratif faisant office de titres de nationalité et de propriété permettant à ces embarcations de battre pavillon français. S'ils estiment à 3% le chiffre des disparitions de bateaux par an, ce recensement ne peut être totalement représentatif pour les unités de moins de deux tonnes puisque leur francisation n'est que facultative.

Malgré tout, les statistiques de la Marine marchande témoignent d'une importante croissance entre 1963 et 1966 de l'immatriculation des bateaux de plaisance de moins de deux tonnes à voile et à moteur (fig. 4.4). Le yachting léger connaît, en effet, comme le confirment les dirigeants de clubs et certains constructeurs annonçant fièrement l'augmentation de leurs ventes, un engouement significatif au début des années 1960.

Enfin, la Fédération des Industries Nautiques, créée en 1964, recense, quant à elle les bateaux neufs construits chaque année par des chantiers navals français quels que soient leurs tonnages et leurs lieux de navigation, en mer, sur un plan d'eau intérieur, en France ou à l'étranger. Ces différents modes de recensement entraînent une importante disparité entre les données de chaque structure. Ainsi, en 1970, alors que la Marine marchande comptabilise 21 354 embarcations de plaisance, les services des Douanes n'en recensent que 5 775, ce qui s'explique par le fait que peu les embarcations de moins de deux tonnes sont très peu recensées. La F.I.N, quant à elle, présente un chiffre bien plus élevé de 40 256 bateaux construits en 1970⁵⁴¹.

541. *Ibid.*, p. 15.

FIGURE 4.4 – 540



Toutefois, ce résultat est à nuancer car il prend en considération les exportations mais aussi les bateaux pneumatiques tels que le Zodiac que la Marine marchande ne recense pas en tant que bateaux de plaisance. Cette dernière les classe dans la catégorie des engins de plage. Selon une étude menée en 1973, le parc français passerait de 31 614 bateaux de plaisance en 1961 à 116 892 en 1965 puis à 258 071 en 1971. Les écoles de voile au nombre de 5 000 en 1950 seraient en 1965 désormais 47 000 ⁵⁴².

En 1967, Pierre Le Roux (Insee) mène une étude sur les comportements de loisirs des Français ⁵⁴³. Un travail d'enquête permet alors de dresser un portrait du plaisancier de la fin des années 1960. Si la plaisance devient plus accessible, grâce notamment au développement des clubs et à la création d'écoles de voile, les pratiquants sont encore issus en grande partie des catégories socioprofessionnelles supérieures, à savoir les professions libérales, les patrons ou

542. *Ibid.*, p. 19.

543. LE ROUX P., *Les comportements des loisirs des Français : les vacances d'été en 1969*, tome 2, Série M, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, Paris, 1970, 102 p.

encore les cadres supérieurs et moyens. Soulignons tout de même que la plaisance commence en cette fin des années 1960 à pénétrer toutes les classes sociales puisque 8,3 % des yachtmen sont, selon cette étude, des ouvriers et que 8,4% sont des employés. Le motonautisme est, quant à lui, un sport plus populaire que le yachting puisque 14,7 % de ses pratiquants sont ouvriers et 10,8% sont des employés.

Connaître l'âge des plaisanciers est une entreprise assez complexe et quelque peu risquée. En effet, 50,7 % des propriétaires de bateaux neufs ont, en 1967, entre 35 et 50 ans. Mais ce chiffre issu des statistiques de la Marine marchande qui établit l'immatriculation des bateaux, ne peut en aucun cas être un indicateur de l'âge moyen du plaisancier. En effet, dans le cas de l'achat d'un dériveur destiné en pratique aux enfants de la famille, les parents, qui ne sont pas obligatoirement plaisanciers eux-mêmes, sont, dans la plupart des cas, les propriétaires de ces bateaux. Selon l'enquête de Pierre Le Roux, les pratiquants de la plaisance sont pour 57,2 % d'entre eux, âgés de moins de 30 ans, 35 % ont entre 30 et 50 ans et seulement 7,8% ont plus de 50 ans. Cette nette réduction du nombre de plaisanciers peut s'expliquer par l'espérance de vie de l'époque. Alors qu'en 2015, l'espérance de vie d'un Français est de 78,2 ans pour un homme et de 85,1 ans pour les femmes⁵⁴⁴, cette dernière n'est en 1967 que de 67,8 ans pour un homme et 75,2 ans pour une femme⁵⁴⁵. Concernant l'origine géographique des plaisanciers, une étude a été menée en 1970 par le Centre d'Ethnologie française sur demande de la Mission Interministérielle pour l'Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. Ce dernier a, dans un premier temps, constaté que beaucoup de plaisanciers viennent de régions très urbanisées (fig. 4.5).

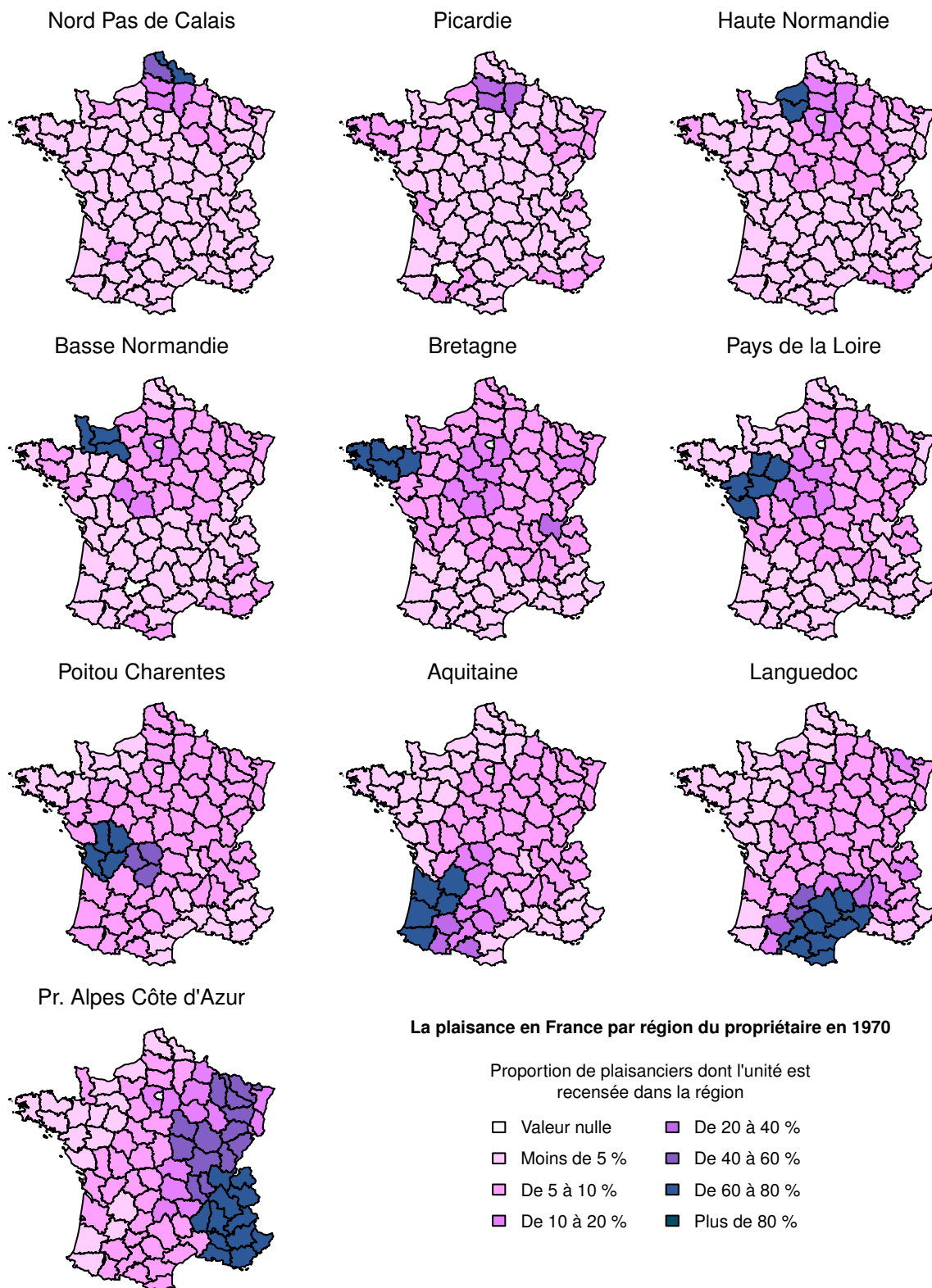
Ainsi, en 1971, 23,4% des nouveaux propriétaires sont originaires de la région parisienne. Ce phénomène s'explique selon les chercheurs par un besoin d'évasion et de détente plus fort dans ces régions. Selon un sondage réalisé en Languedoc-Roussillon, 44 % des plaisanciers

544. Institut national de la statistique et des études économiques. Espérance de vie, taux de mortalité et taux de mortalité infantile dans le monde en moyenne de 2010 à 2015, consulté le 5/02/14, URL : http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=98&ref_id=CMPTEF02216.

545. Institut national de la statistique et des études économiques. Espérance de vie à divers âges, France métropolitaine, consulté le 5/02/14, URL : http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?ref_id=bilan-demo&page=donnees-detaillees/bilan-demo/pop_age3d.htm#esper-vie-divages-fe.

4.1. Une promotion de la plaisance qui encourage la pratique

FIGURE 4.5 – La plaisance en France par région du propriétaire en 1970 (réalisation : M. Dussier, 2015 à partir de PLUVINAGE F. et PLUVINAGE M., « La navigation de plaisance en France », Mémoire de Master, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1973)



veulent avant tout faire une promenade en mer par beau temps et 30 % d'entre eux sont en quête d'évasion⁵⁴⁶. Selon ce sondage, l'aspect sportif a donc une importance moindre par rapport à la notion de plaisir et d'évasion. Dans un second temps, les plaisanciers sont déjà souvent originaires des régions côtières au sein desquelles ils possèdent un bateau. Les cartes réalisées (fig. 4.5) permettent d'apprécier l'origine des plaisanciers en France dont le navire est immatriculé dans chacune des 10 régions côtières françaises en 1970.

Deux tendances nettes se dégagent de ces données. Tout d'abord, l'origine géographique des plaisanciers est fortement liée à la proximité de la région qu'ils fréquentent. Ainsi les plaisanciers recensés en Haute-Normandie proviennent en majorité du quart nord-est de la France. De plus, ce lien de proximité se distend du nord vers le sud. Tandis que les plaisanciers du Nord-Pas-de-Calais proviennent de quelques départements le long de la frontière belge, ceux recensés en Provence-Alpes-Côte-d'Azur ont une origine très vaste qui concerne quasiment tout le pays, à l'exception des départements des côtes de la Manche et de la Bretagne les plus éloignés. Ainsi se dessine, dans l'origine géographique des plaisanciers, l'héliotropisme des régions méditerranéennes et dans une moindre mesure de l'Aquitaine. Outre un pôle local fortement représenté, la région Poitou-Charentes se distingue par une grande homogénéité spatiale dans l'origine des plaisanciers, qui proviennent d'une large bande diagonale excluant seulement les régions bretonnes, normandes, et les départements de la côte méditerranéenne.

4.2 Deux projets pour un port

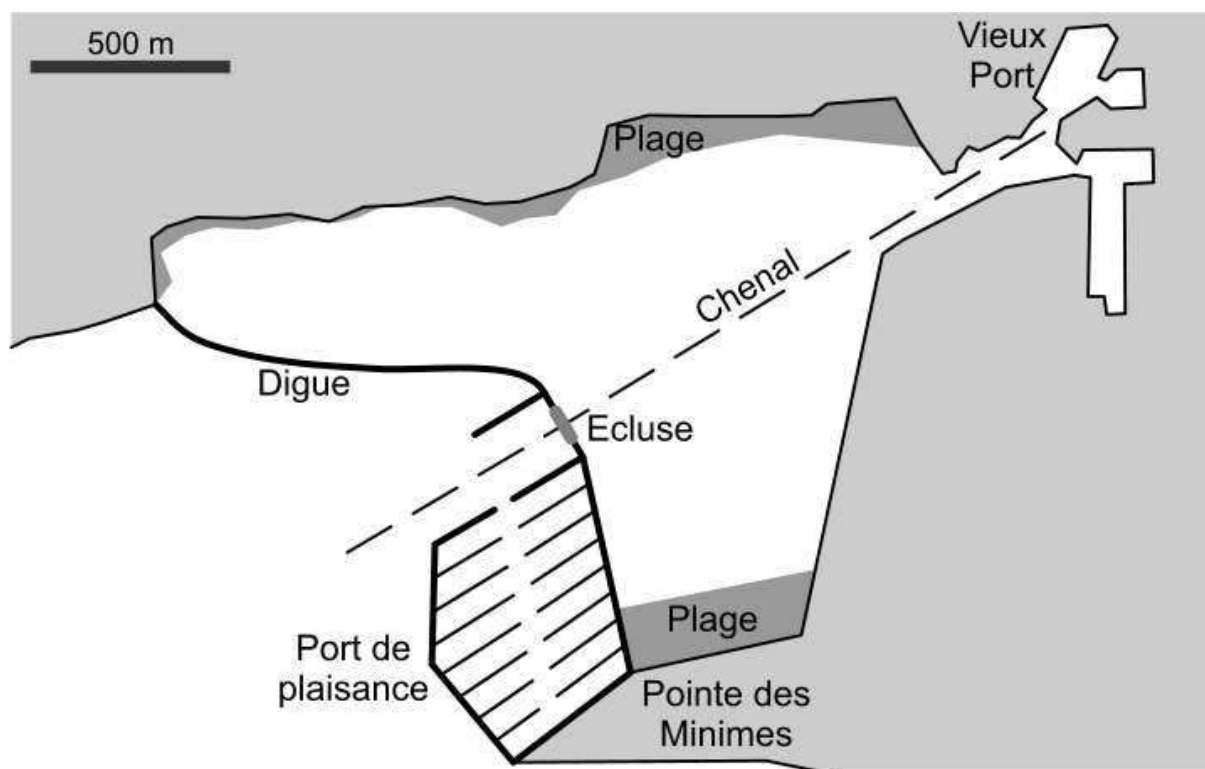
Dans un contexte de développement rapide de construction navale de la plaisance, les infrastructures portuaires existantes de nombreux ports où cohabitent bateaux de pêche et de plaisance, sont devenues insuffisantes. Pendant plusieurs années, les autorités n'ont mis en place des solutions qui ne constituaient qu'un pis-aller pour les plaisanciers. Les pontons installés ont été pris d'assaut et ont rapidement été saturés. Comme l'avaient prédit différents acteurs du nautisme local, les aménagements du havre d'échouage n'ont pas résolu ce qui, aux yeux de la municipalité, devient désormais un problème urgent à régler. Des responsables locaux vont alors présenter des projets sur lesquels ils travaillent depuis plusieurs années.

546. PLUVINAGE F. et PLUVINAGE M., *Op. cit.*

4.2.1 Le projet Richelieu ou l'idée d'une station balnéaire complète à La Rochelle

Depuis 1962, Rémy Madier mène une étude sur le développement de la plaisance à La Rochelle. Le résultat de ce travail est un projet ambitieux (fig. 4.6) qui, selon lui, représente la chance de La Rochelle. L'idée de Rémy Madier est radicale : « *Barrer le port de La Rochelle, quel Rochelais, un jour ou l'autre, n'y a point songé ?*⁵⁴⁷ ». Le projet du conseiller municipal consiste à recréer la digue édifée par le cardinal Richelieu au XVII^e siècle. Mais cette idée n'est pas si étonnante puisqu'en 1928, un tel projet était déjà envisagé afin de créer un barrage de production d'électricité.

FIGURE 4.6 – Représentation d'un schéma du projet de station balnéaire dessiné par Rémy Madier, 25 juin 1964 (Réalisation : Marie Dussier)⁵⁴⁸



Le tracé de ces infrastructures portuaires se caractériserait par la création d'une digue partant du môle du Lazaret, aux Minimes, en direction de la tour Richelieu. Cette digue pourrait mesurer 1,3 kilomètre si elle rejoignait la côte de la Vierge sur le Mail ou bien 2,2 kilomètres

547. « La Rochelle, station balnéaire : le projet de M. Madier », *Sud-Ouest*, 25 juin 1964, Jx 262/100, ADCM.

s'il était décidé d'intégrer le môle et la cale de Port-Neuf au plan d'eau fermé⁵⁴⁹. Au niveau de la tour Richelieu, une porte d'èbe ou une écluse permettrait l'accès au port à flot. La construction d'une digue de protection secondaire partant de la pointe des Minimes vers le nord-ouest permettrait aussi l'accueil temporaire des bateaux avant qu'ils puissent accéder au port à flot. Dans ce cas, une base olympique d'aviron pourrait être implantée le long de cette digue. Ce plan d'eau de 160 hectares permettrait de disposer de bassins à flots en permanence ainsi que de plages. Grâce à d'importants apports de sable devant la Concurrence, le Casino au Mail jusqu'à la statue de la Vierge, « *la longueur de la plage passera de 150 mètres à 1.100 mètres et à deux kilomètres dans le cas du tracé long*⁵⁵⁰ » qui engloberait la côte le long du quartier de Port-Neuf.

Les vacanciers pourraient ainsi, même si le niveau d'eau variait sensiblement en fonction de l'ouverture des écluses, aller se baigner à n'importe quelle heure de la journée, indépendamment des marées. Ce projet permettrait de bénéficier de tous les services d'une station balnéaire complète. Mais qu'advierait-il de l'activité pêche ? Selon les porteurs du projet, si les bateaux de plaisance bénéficiaient d'un tout nouveau port à flot à proximité de la digue, le havre d'échouage ainsi que les bassins à flot intérieur et extérieur seraient quant à eux réservés à la pêche, ce qui permettrait de conserver les infrastructures de la criée aux abords du bassin à flot extérieur. Les seuls navires de plaisance acceptés au Vieux Port seraient les grands yachts. De plus, la digue pourrait accueillir une voie routière qui relierait les quartiers des Minimes et de Port-Neuf. Cette construction permettrait ainsi de désenclaver la circulation routière autour de La Rochelle qui deviendrait ainsi non seulement une station balnéaire complète mais aussi un exemple rare de ville portuaire dont il serait possible de faire le tour.

En résumé, selon Rémy Madier, ce projet « *tend à créer une grande station balnéaire et nautique autour d'un plan d'eau de 160 hectares obtenu par barrage de la rade. Un port de plaisance intérieur et extérieur, des plages à flot et à marée, un ensemble de services tout à fait complet : Il s'agit là d'une grande entreprise à réaliser par tranches...*⁵⁵¹ ». Ce projet de

549. « La Rochelle, station balnéaire : le projet de M. Madier », *Sud-Ouest*, 25 juin 1964, Jx 262/100, ADCM.

550. *Ibid.*

551. MENU J.-C., *La Rochelle, deux nouveaux ports, deux destins*, Geste Editions, La Crèche, 1994, 101 p., p. 30.

station balnéaire et nautique permettrait à La Rochelle de devenir une capitale nautique sur un Océan Atlantique dans un premier temps délaissé par les autorités nationales au profit de la Méditerranée. Rémy Madier considère en effet qu'« à une époque où l'on court vers le soleil, vers l'Espagne, l'Italie, la Grèce, et où les pouvoirs publics veulent freiner cette course, en orientant les touristes sur la côte du Languedoc, à grands coups de milliards, d'insecticides et de publicité, [...] il nous faut, nous, Charentais, qui avons de la lumière et du soleil à vendre sans doute, mais sans garantie absolue, proposer autre chose de plus complet et de plus humain : à savoir les joies de la nage, de la voile, du motonautisme et de la pêche, dans un cadre urbain disposant de tous les équipements sportifs, culturels et sociaux aussi complets que dans toutes les stations balnéaires les plus cotées et avec, en sus, l'existence d'une ville importante vivante, créant ce milieu plus naturel⁵⁵² ». L'atout de La Rochelle par rapport aux stations balnéaires créées de toutes pièces dans le Languedoc résiderait donc dans la configuration naturelle de son site portuaire mais aussi dans l'identité culturelle d'une ville au patrimoine historique fort.

L'objectif du conseiller municipal est donc de concurrencer les villes balnéaires du Languedoc dont le développement a été jusqu'alors favorisé par l'Etat. Si la Côte d'Azur se développe principalement grâce à l'impulsion de communes ou de promoteurs privés⁵⁵³, depuis 1963, le tourisme est aussi devenu pour l'Etat un outil de développement de régions côtières avec la mise en place de la mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon⁵⁵⁴. Plus connue sous le nom de « mission Racine », du nom de son directeur Pierre Racine, cette dernière, placée sous l'autorité de la DATAR, a impulsé la création de stations balnéaires telles que la Grande-Motte, Port-Camargue ou encore Le Cap d'Agde⁵⁵⁵. Alors que les aménagements commencent sur les côtes méditerranéennes mais aussi en Aquitaine⁵⁵⁶, les côtes de Poitou-Charentes ne sont à l'époque pas l'objet des préoccupations du gouvernement. Si durant les années 1960, l'Etat donne l'impression de ne savoir que faire des côtes de la ré-

552. « La Rochelle, station balnéaire », *Sud-Ouest*, 26 juin 1964, Jx 262/100, ADCM.

553. BERNARD N., « Du port-parking au produit touristique : l'évolution des ports de plaisance en France », *Noroi*, n° 182, 1999, p. 275–285.

554. CLARKE A., « Coastal development in France : Tourism as a tool for regional development », *Annals of Tourism Research*, n° 8, 1981, p. 447–461.

555. MERCKELBAGH A., *Op. cit.*

556. CASSOU-MOUNAT L., « Tourisme et espace littoral : l'aménagement de la côte aquitaine », *Espace Géographique*, n° 2, 1976, p. 132–144.

gion Poitou-Charentes et qu'il lui faut plusieurs années pour réagir, des initiatives locales sont entreprises.

Les dirigeants de l'Office départemental du tourisme, qui vient juste d'être créé en 1964, considèrent, tout comme Rémy Madier, que la côte Atlantique ne doit plus être exclue du développement touristique balnéaire de la France. Cette ville au potentiel touristique fort ne pourra prospérer économiquement que grâce à l'investissement d'importants capitaux publics et privés⁵⁵⁷. Pour Rémy Madier, il faut insuffler à cette ville portuaire un esprit balnéaire présent à Royan mais qui manquerait à La Rochelle : « *On s'orientera de la sorte vers la création d'une Nice de l'Atlantique, à la fois industrielle et résidentielle, digne pendant de Royan, qui en est le Cannes*⁵⁵⁸ ». Rémy Madier rêve donc d'une notoriété mondiale pour La Rochelle calquée sur le modèle de la ville de Nice, connue à l'époque à travers le monde pour être la capitale du tourisme de luxe avec sa plage, ses hôtels et ses célébrités⁵⁵⁹. Le développement de ces deux stations balnéaires se faisant conjointement permettrait à la Côte de Lumière, qui s'étend à l'époque des Sables d'Olonne à Royan, de devenir la Côte d'Azur de l'ouest. La Rochelle, sœur jumelle de Royan ? Il n'est pas évident que cette idée enthousiasme beaucoup les Rochelais, fiers de l'identité maritime propre à leur ville. Toutefois, ce projet retient l'attention d'organismes financiers d'envergure nationale ainsi que de prestigieux urbanistes, très enthousiasmés par la perspective d'aménagements qui changeraient radicalement le visage de La Rochelle. Après avoir été convaincu par les arguments de Rémy Madier, le conseil municipal en adopte l'avant-projet. La prochaine étape consiste à mener des études de faisabilité afin de déterminer si ce projet est réalisable ou pas. L'objectif des élus est que les études soient entreprises le plus rapidement possible pour que la ville puisse, par la création d'un nouveau port de plaisance, obtenir le statut symbolique de capitale du tourisme nautique. A l'approche de nouvelles échéances électorales, ce projet doit satisfaire les Rochelais qui ont entre leurs mains le destin politique d'un homme mais surtout l'orientation urbanistique de leur ville.

557. « La Charente-Maritime a une vocation touristique », *Sud-Ouest*, 16 décembre 1964, Jx 262/103, ADCM.

558. « La Rochelle, station balnéaire », *Sud-Ouest*, 26 juin 1964, Jx 262/100, ADCM.

559. SCHOR R., MOURLANE S. et GASTAUT Y., *Nice cosmopolite 1860-2010*, Collection Mémoires/Villes, Autrement, Paris, 2010, 224 p.

4.2.2 Les élections municipales de 1965, un frein pour le projet ?

En mars 1965, André Salardaine, maire sortant, tente de briguer un nouveau mandat aux élections municipales. Afin de convaincre les électeurs rochelais, il dresse, dans ses brochures de campagne, un bilan positif des actions menées par sa municipalité. Il ne manque pas de revenir sur son engagement pour le développement du tourisme, du nautisme et de la culture. André Salardaine explique notamment que grâce à lui, la ville a été classée station touristique et qu'il a participé activement au développement du tourisme nautique à La Rochelle en faisant en sorte que le port de plaisance soit mieux équipé avec plus de pontons, des bureaux, des locaux d'accueil et des sanitaires. Mais ce dernier se targue surtout d'avoir permis la mise en place d'un plan complet d'urbanisme afin de répondre à la crise du logement dont souffrait la ville et qui comprend de nombreuses réalisations, dont la ZUP⁵⁶⁰ de Mireuil et l'aménagement du quartier de Port-Neuf. Après avoir dressé le bilan de ses six années de mandat, André Salardaine expose aux citoyens rochelais ses projets futurs pour la ville en cas de réélection. Selon lui, il y a encore de nombreux aménagements à réaliser rapidement : la création d'une plage artificielle à Port-Neuf ; la construction d'un aérodrome à Laleu ; l'assainissement du havre d'échouage du port de La Rochelle ; l'agrandissement du môle d'escale de La Pallice ; l'aménagement des sorties routières nord et sud de La Rochelle ; la livraison de 1 500 logements à Mireuil ; la construction de 4 500 logements supplémentaires (livrables fin 1965) ; la création d'une deuxième zone à urbaniser à l'est de La Rochelle (5 000 logements) ; la création de 4 groupes scolaires ; la création de 2 stades omnisports ; la construction d'un nouveau centre hospitalier ; l'implantation de l'école nationale des Douanes à Laleu ; la création aux Minimes d'un grand port de plaisance pour 1 500 bateaux⁵⁶¹. En promettant la mise en place de nombreux projets d'aménagement au niveau local, André Salardaine et sa majorité s'inscrivent dans le mouvement national des grands travaux. Cette brochure de propagande permet d'apprécier la dynamique que souhaite impulser l'équipe municipale sortante. Elle met aussi en évidence la volonté de développer le tourisme nautique à La Rochelle avec le projet de création aux Minimes d'un grand port de plaisance pour 1 500 bateaux. Son programme électoral faisant bien état du projet, les Rochelais sont donc bien informés des ambitions d'André Salardaine pour la ville.

560. ZUP : Zone à Urbaniser en Priorité.

561. [Elections municipales, propagande, 1965 – 1971, 1965, cote : 44w1, AMLR.](#)

Le 14 mars 1965, les citoyens rochelais convaincus par la politique ambitieuse du maire sortant le reconduisent dans ses fonctions. La liste menée par André Salardaine « Union démocratique pour le progrès économique et social » gagne les élections municipales de 1965 face à Léon Belly, leader communiste local à la tête de la liste « Union et action pour une municipalité démocratique et laïque » constituée avec la SFIO. L'alliance de la gauche n'a pas suffi à battre l'équipe gaulliste qui, une fois réélue, poursuit ses grands travaux à La Rochelle. Cette réélection, synonyme d'accord pour la poursuite des grands travaux, permet à André Salardaine de concrétiser ses ambitions pour la ville, et notamment l'un de ses principaux chantiers : l'aménagement d'un grand port de plaisance à La Rochelle. Le tourisme nautique semble désormais être un élément indispensable à l'essor de la ville. En témoigne cette déclaration du maire évoquant, lors d'une séance du conseil municipal le 30 août 1965, le manque d'impact à l'échelle locale de l'implantation de l'usine SIMCA : « ...un développement industriel est en cours, mais il apparaît que l'activité ainsi créée risque de ne pas être suffisante⁵⁶² ». Rappelant que l'aménagement en cours du havre d'échouage a permis à la ville d'accueillir de plus en plus de plaisanciers, il déclare alors que « l'aménagement [...] d'un port de plaisance aux Minimes va encore augmenter d'une façon considérable l'attrait de notre station [...] pour le plus grand bien du commerce local, notamment des industries de réparation et de construction de bateaux⁵⁶³ ».

Toutefois, l'élan de l'équipe municipale est rapidement freiné lorsqu'elle apprend que le projet Richelieu présente de nombreux inconvénients. A l'occasion d'une séance du conseil municipal du 18 décembre 1965, Rémy Madier, ardent défenseur du projet Richelieu, admet en effet que ce dernier présente malgré tout un certain nombre de difficultés qui ne lui paraissent pas insurmontables : « Dans sa séance du 30 août 1965, le conseil municipal a classé le projet d'aménagement d'un vaste plan d'eau parmi les meilleurs moyens d'assurer le développement économique et touristique de la ville de La Rochelle. L'assemblée communale a considéré que l'endiguement de la baie de La Rochelle [...] présente d'incontestables avantages mais aussi de

562. Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/85, AMLR, p. 293.

563. *Ibid.*, p. 294.

*graves inconvénients*⁵⁶⁴ ».

Selon un acteur du projet⁵⁶⁵, le projet Richelieu ignore alors totalement les problèmes d'évacuation des eaux pluviales. Dans son témoignage, ce dernier expose un élément majeur qui aurait dû être dès le départ pris en compte dans l'aménagement global de La Rochelle qui s'apparenterait un peu à la Hollande. Une partie de la ville se trouve en effet au même niveau que celui atteint par la mer lors des grandes marées. Les eaux pluviales sont stockées dans les marais puis évacuées à marée basse. Le projet Richelieu, qui consiste à laisser la baie en eau n'est donc pas, selon ce dernier, une idée cohérente. Avant même de voir le jour, cet ambitieux projet est donc quasiment voué à l'échec pour au moins trois raisons. Tout d'abord, le plan d'eau constitué par la fermeture de la baie aurait été le théâtre de conflits de navigation. En effet, il convient de pouvoir accéder facilement à un port quel que soit le type de bateau. Or, le port de pêche est encore situé au niveau du bassin des Chalutiers. Si le projet Richelieu se concrétisait, il faudrait que les chalutiers traversent un plan d'eau où évolueraient des bateaux de plaisance, des dériveurs légers et autres engins de plage ainsi que des baigneurs. Un deuxième élément dessert la concrétisation du projet Richelieu. En fermant complètement la baie de La Rochelle, le plan d'eau ne dépendrait plus de la marée, ce qui aurait, selon cet acteur, des conséquences néfastes sur la qualité de l'eau. Toutefois, comme le souligne Rémy Madier, des solutions sont envisageables. Ainsi, pour éviter une pollution importante engendrée notamment par les déversements effectués depuis le littoral et les rejets d'hydrocarbures des bateaux, la digue serait équipée de multiples vannes afin d'effectuer un brassage constant de l'eau. Enfin, la fermeture de la baie de La Rochelle empêcherait un bon écoulement des eaux pluviales en provenance de la ville et de ses environs. Un dernier facteur plus symbolique, cette fois-ci, pourrait donner une image négative du projet. Un doute existe quant à la réaction des Rochelais face à la fermeture de la baie. Cette digue risquerait de rappeler à la population le siège de La Rochelle, événement douloureux de l'histoire de la ville. Bien qu'ardent défenseur de la création d'un port de plaisance et malgré l'enthousiasme général, le président de la Société des Régates, Jean-Claude Menu, se déclare contre le projet de Rémy Madier : « *La Rochelle est une porte ouverte sur l'Atlantique.*

564. *Ibid.*, p. 384.

565. Cet acteur du projet, qui nous a accordé un entretien, souhaite aujourd'hui conserver l'anonymat.

*Fermer la baie, c'est en somme fermer cette porte...*⁵⁶⁶ ». Toutefois, ce dernier considère que le meilleur site pour l'implantation d'un port de plaisance se trouve bien aux Minimes. Il affirme d'ailleurs par la suite avoir demandé, dès 1958, au service des Ponts et Chaussées « *d'examiner dans quelles conditions un port de plaisance de grandes dimensions pourrait être construit dans l'anse des Minimes*⁵⁶⁷ ».

Le conseil municipal, conscient des risques que présente l'ambitieux projet Richelieu, décide prudemment de confier l'étude de faisabilité à la Société Auxiliaire des Collectivités et Etablissements Publics (SACEP), chargée d'examiner le projet d'endiguement de la baie de La Rochelle sur les plans technique, économique et financier. Si cet aménagement n'est finalement pas réalisable, la SACEP pourra alors présenter un autre projet de plan d'eau plus adapté à la configuration naturelle de la baie de La Rochelle. Elle reçoit aussi pour mission de définir quel emplacement sera le plus adapté pour l'aménagement du futur port de plaisance.

Selon l'acteur du projet nous ayant confié son témoignage, une autre idée a germé dans l'esprit des responsables locaux mais elle n'a été qu'éphémère. L'objectif aurait été de faire de La Rochelle une petite Venise de l'Atlantique grâce à l'aménagement des voies navigables en centre-ville. Les bateaux de plaisance auraient pu emprunter le canal Maubec pour atteindre le bassin de retenue se trouvant dans le quartier Saint-Nicolas, en aval du canal de Marans. Construit à des fins de trafic commercial au XIX^e siècle⁵⁶⁸, l'entreprise, qui devait à la base durer cinq ans, a finalement été achevée au bout de soixante-seize ans. Cet ouvrage permettait de rallier La Rochelle à Marans en seulement huit heures de navigation. Mais alors que son exploitation débute en 1884, ce canal, dont le tirant d'eau faible le rend déjà inaccessible plusieurs mois par an, fut touché par un autre facteur. La construction d'une voie de chemin de fer le long du canal sonna le glas de son exploitation commerciale. Cette idée poétique d'une Venise de l'Atlantique, qui n'a pas laissé de traces écrites dans les débats publics autour de l'aménagement d'un port de plaisance, n'en est sûrement restée qu'au stade de la réflexion.

566. MENU J.-C., *Op. cit.*, p. 32.

567. *Ibid.*, p. 28.

568. BLANCHE H., « Essai sur l'histoire du canal de Marans à La Rochelle », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, n° IV, 1978, p. 99-112.

Même si l'idée d'exploiter le Canal Maubec et le bassin de retenue paraît envisageable, la mise en œuvre au cœur même de la ville d'un tel projet paraît alors peut-être plus complexe qu'une création ex nihilo.

4.2.3 Un débat passionné pour un choix de projet

Le 18 décembre 1965, à l'occasion d'une réunion du conseil municipal à huis clos, André Salardaine rappelle que le 21 décembre 1964, le conseil « *avait décidé de donner son accord au projet de création d'un port de plaisance*⁵⁶⁹ » et que, dans ce contexte, les services des Ponts et Chaussées ont été chargés de la réalisation d'une étude hydrographique au cours de laquelle dix sondages de reconnaissance à la lance ont été réalisés. Le maire, qui a pris connaissance des résultats de cette étude, en présente brièvement les conclusions à l'ensemble du conseil. La baie de La Rochelle présente « *une descente très rapide du rocher à mesure que l'on s'approche du chenal*⁵⁷⁰ ».

Cette constatation oblige le conseil municipal à voter la réalisation d'une nouvelle campagne de sondages beaucoup plus précise afin de connaître exactement l'endroit où le rocher s'arrête et ainsi déterminer l'emplacement de la digue nord. L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées propose donc au conseil municipal d'effectuer une campagne de 150 sondages, dont le coût s'élèverait à 60 000 francs. Des pourparlers sont d'ailleurs déjà engagés avec le Laboratoire Central d'Hydraulique de France (LCHF). Son travail consiste à étudier sur le terrain et accessoirement sur maquette la fiabilité de la création d'un port de plaisance mais aussi de déterminer l'emplacement le plus adéquat. D'après le maire, ce laboratoire serait tout à fait apte à réaliser une expertise puisqu'il possède « *une très grande connaissance du régime général de nos côtes*⁵⁷¹ ». En effet, le LCHF, ayant réalisé des études sur le port de La Pallice ou pour diverses communes telles que Sablanceaux, L'Aiguillon ou encore Châtelailon, bénéficie d'une expertise reconnue en matière d'aménagement du domaine maritime.

569. *Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/85, AMLR*, p. 433.

570. *Ibid.*, p. 434.

571. *Ibid.*, p. 435.

Pour André Salardaine, ces nouveaux sondages doivent s'effectuer dans les plus brefs délais. René Sence, conseiller municipal et membre actif de la Société des Régates Rochelaises, montre aussi une certaine impatience. La Rochelle, qui dispose de tous les atouts pour devenir un grand centre de nautisme, voire la cité de la plaisance sur l'Atlantique français, ne doit pas se laisser distancer par d'autres villes conscientes de l'essor de cette pratique et qui essaient elles aussi d'attirer les plaisanciers. Il s'agit là d'une véritable course que la ville ne doit pas perdre. Ce dernier insiste sur le caractère urgent de réaliser ce grand port de plaisance : « *J'attire l'attention du Conseil sur la nécessité d'aménager le grand port de plaisance très rapidement. La Rochelle doit devenir la capitale atlantique du sport nautique. N'oublions pas que Le Havre, la Bretagne, Cannes essaient au maximum d'attirer les Parisiens...* ⁵⁷² ». Selon lui, la cause sera gagnée si en 1968–1969 La Rochelle possède un grand port de plaisance. En revanche, si le projet n'aboutit pas ou s'il y a des retards dans les travaux, le régatier considère que cela risquerait de compromettre le développement du sport nautique à La Rochelle et même du tourisme en général.

Pour éviter ce dernier cas de figure, la ville, ayant pour objectif de lancer au plus vite les travaux d'un grand port de plaisance, met au marché, le 21 janvier 1966, la campagne de sondage. Nécessitant un matériel spécialisé, cette dernière est en partie réalisée par la Compagnie française de sauvetages et de renflouements SERRA. Les études hydrographiques sont, quant à elles, confiées au Laboratoire central d'hydraulique de France. Ces études vont permettre d'établir notamment quel sera la meilleure configuration du site portuaire, le meilleur accès ainsi que la gestion des courants et le degré d'envasement à l'intérieur et aux abords du port ⁵⁷³.

Finalement, les différentes études menées aboutissent à la proposition d'un nouveau projet de port de plaisance par le service des Ponts et Chaussées. Ce nouvel aménagement plus modeste n'inclut pas de plan d'eau de 160 hectares qui fermerait la baie de La Rochelle mais un port de 40 hectares à l'abri de la pointe des Minimes. Protégé de la houle, ce plan d'eau permettrait le stationnement de bateaux de moyen et gros tonnage. Au niveau des équipements,

572. *Ibid.*, p. 436.

573. *Ibid.*, p. 422.

les urbanistes prévoient la création d'un club-house et de terre-pleins de stationnement pour les dériveurs légers. A la jonction des quartiers des Minimes et de la Ville en Bois, le Marais Perdu, zone marécageuse servant de dépotoir sauvage, serait remblayé afin d'y implanter les industries liées à la navigation de plaisance. Concernant le quartier portuaire, les porteurs de ce projet veulent en faire un lieu huppé de la ville en proposant la construction d'un quartier résidentiel de haut standing. Dans un premier temps, il faudrait procéder à l'allongement du môle du Lazaret, la construction d'une jetée suivant une parallèle au chenal du port, le dragage et le déroctage nécessaires pour obtenir des fonds suffisants, l'aménagement de terre-pleins, la construction de cales de halage et de diverses superstructures...⁵⁷⁴ Ces travaux étant importants, le service des Ponts et Chaussées propose au conseil municipal de les effectuer par tranches. Une première tranche permettrait l'aménagement de 150 postes à quai réservés aux yachts de gros tonnage mais aussi de 350 places sur terre-pleins pour les dériveurs légers. La deuxième tranche des travaux inclurait la création de 600 postes à quai pour des bateaux de moyen tonnage et de 350 stationnements nouveaux sur terre-pleins pour les dériveurs légers. Dans un premier temps, ce projet se serait davantage destiné à l'accueil de bateaux au tonnage important et aux dériveurs. Les bateaux de taille moyenne seraient accueillis dans un second temps. Ce projet devrait donc permettre la création de 750 postes à quais et de 700 emplacements pour dériveurs légers.

Désormais, deux projets ayant chacun leurs partisans se font face. Le projet du groupe Richelieu, qui consiste à créer une station balnéaire en fermant la baie de La Rochelle, est défendu par Rémy Madier alors que le projet des Ponts et Chaussées prévoit de créer un quartier portuaire aux Minimes. Le choix crucial du projet a lieu lors d'une séance du conseil municipal le 11 juillet 1966. Avant le vote, les défenseurs de chaque projet prennent la parole. M. Baste, conseiller représentant les commissions des voies et chemins, d'administration générale et des finances, donne clairement son avis aux autres membres du conseil : « *...Les études poursuivies par les services des Ponts et Chaussées, à la suite des campagnes de sondages effectuées dans la baie des Minimes, ont abouti, en définitive, à un projet respectant les grandes lignes de l'avant-projet sommaire initial...* »⁵⁷⁵ ». Tout d'abord, afin d'assurer la protection du port, la digue du

574. *Ibid.*, p. 536.

575. *Ibid.*, p. 340.

Lazaret serait allongée de 350 mètres avant de débiter la construction d'une nouvelle digue de 700 mètres parallèle au chenal. Des pontons flottants ainsi qu'une cale de mise à l'eau pour les dériveurs légers seraient les premiers équipements portuaires mis en place. Les équipements nécessaires en eau potable, éclairage public, téléphone, etc. seraient aussi installés. D'autre part, une partie du Marais Perdu serait remblayée « *permettant de récupérer des surfaces constructibles importantes...* ⁵⁷⁶ » pour installer de nombreux équipements tels que les bureaux du port, des chantiers navals, des commerces et des parkings.

Le montage budgétaire de ce projet estimé à 15 000 000 de francs se répartirait entre l'Etat, par le biais du ministère de l'Équipement et de la délégation générale à l'Aménagement du territoire, qui prendrait en charge 30 % du coût du projet et la ville qui prendrait à sa charge les 70 % restants. Pour cela, elle contracterait des emprunts auprès de divers organismes tels que le commissariat au Tourisme, sur crédits du Fonds de développement économique et social qui pourrait lui accorder un prêt de 7 500 000 de francs sur vingt ans, à un taux d'intérêt de 5 %. Cette somme correspondrait à 50 % des coûts prévus pour la construction du port. La Caisse des dépôts et consignations accorderait elle aussi un prêt de 3 000 000 de francs sur 20 ans, à un taux d'intérêt de 5,25 %. Pour que le projet soit réalisable le plus rapidement possible, il est important, selon M. Baste, de voter des dépenses immédiates concernant deux nouvelles études. Il convient, dans un premier temps, de mener une étude sur modèle réduit afin de situer l'emplacement idéal des digues de protection du port. Il est aussi important d'étudier la mécanique des sols de « *déterminer d'une part le tassement des digues dans leur partie où elles ne reposent pas sur le rocher, d'autre part, la tenue des déblais pour le remblaiement du Marais Perdu* ⁵⁷⁷ ».

Enfin, il devient nécessaire, selon lui, voire indispensable, de classer la Zone d'Aménagement Différé (ZAD) des Minimes en Zone à Urbaniser en Priorité (ZUP). La création d'une Zone d'Aménagement Différé permet, dans une optique de politique locale de l'habitat, d'avoir un droit de préemption sur des terrains pouvant s'étaler sur une période de quatorze ans afin d'assurer la réalisation d'opérations ayant pour objet de constituer des réserves foncières. La

576. *Ibid.*, p. 341.

577. *Ibid.*, p. 342.

Zone à Urbaniser en Priorité est une procédure administrative appliquée de 1959 à 1967. Face à la demande croissante de logements, cette procédure a été mise en place afin de faciliter la création ex nihilo de nouveaux quartiers. En formulant cette demande, M. Baste souhaite que l'architecte en chef entreprenne sans plus attendre « l'étude de l'aménagement de la ZAD et des superstructures du port de plaisance, de façon à insérer harmonieusement l'ensemble des installations à terre au sein du plan général d'aménagement de la zone des Minimes[...] ⁵⁷⁸ ». Grâce à ses multiples arguments, M. Baste espère avoir convaincu le conseil municipal de choisir le projet des Ponts et Chaussées mais il n'est pas le seul à présenter un projet.

Rémy Madier, porteur et ardent défenseur du projet du groupe Richelieu, intervient à son tour pour présenter les intérêts qu'aurait la ville à choisir ce grand projet qui dessinerait un nouveau visage à La Rochelle. Dès le début de son plaidoyer, le conseiller municipal affiche sa détermination : « *Le Vieux Port et son bassin à flot intérieur restent dans l'esprit des plaisanciers rochelais le cœur géographique de leur activité. Le port extérieur est considéré comme un exutoire... c'est un port de décharge* ⁵⁷⁹ ». Selon lui, les plaisanciers rochelais seraient défavorables à l'aménagement d'un port excentré de la ville. Donc, le projet des Ponts et Chaussées n'enthousiasmerait pas les habitants. De plus, il n'apprécie guère l'idée que le port soit entouré, comme le prévoit ce projet, de zones de « *terre-pleins de chantiers de constructions et de garages d'hiver* ⁵⁸⁰ » car cela pourrait nuire au standing du quartier et au développement de son économie touristique. Rémy Madier insiste beaucoup sur le fait que créer un port de plaisance de façon distincte de l'aménagement du quartier des Minimes n'est pas une bonne idée. Selon lui, il devrait y avoir un plan d'aménagement global pour le port et son quartier. De plus, le projet des Ponts et Chaussées ne sera rentable que sur le long terme et uniquement grâce aux redevances versées par les plaisanciers au port. Donc, il s'agit peut-être pour la ville d'un investissement moins onéreux à la base que le projet qu'il défend mais il sera aussi moins rentable sur le court et moyen terme : « *Il me faut cependant souligner que la rentabilité financière de l'opération telle qu'envisagée sera longue à se faire jour, ce qui signifie que le budget commu-*

578. *Ibid.*, p. 342.

579. *Ibid.*, p. 342.

580. *Ibid.*, p. 342.

*nal verra une longue période s'écouler avant que ses annuités soient couvertes par des rentrées fiscales résultant du séjour des plaisanciers attendus*⁵⁸¹ ».

Selon le porteur du projet Richelieu, il existerait une différence fondamentale entre les deux projets. Certes, le projet des Ponts et Chaussées « *satisfait à des besoins immédiats mais limité*⁵⁸² ». Toutefois, le projet du groupe Richelieu apporterait beaucoup plus à la ville et à la région. Pour le prouver, il compare les deux projets avant « *que ne soient commis des actes engageant l'avenir de façon irréversible...*⁵⁸³ ». En mettant un plan d'eau à la disposition de tous, comme le préconise le projet Richelieu, et pas uniquement à celle des plaisanciers, le port de plaisance ne serait pas l'attraction principale. Il y aurait aussi des baigneurs, des skieurs nautiques, des pédalos, des canoës, des barques, etc. Le conseiller municipal ajoute qu'avec ce projet, la ville deviendrait une véritable station balnéaire, un pôle d'attraction touristique complet⁵⁸⁴. La Rochelle bénéficierait alors d'une nouvelle image, celle « *d'une ville dynamique et ambitieuse et non d'une cité dépassée par son temps...*⁵⁸⁵ ».

Cette ville qui a tant besoin de créer des emplois ne le fera pas, selon lui, avec un simple port de plaisance. De plus, il considère que la beauté de la pointe des Minimes mérite une urbanisation ayant un certain niveau de standing. Or, avec la création d'un port de plaisance où croiseraient bateaux de plaisance mais aussi dériveurs légers, cette pointe rocheuse accueillerait différentes catégories de population, y compris les moins favorisées. Et cela n'enchanté guère le conseiller municipal qui voit plus grand et plus luxueux pour cette avancée sur l'océan qu'est la pointe des Minimes. Selon lui, et même si aucun sondage d'opinion n'est là pour attester ses propos, ce projet a de nombreux partisans parmi les cadres, les commerçants mais aussi de nombreux jeunes ayant l'espoir d'obtenir un emploi en lien avec la réalisation du projet. Il assure aussi que le projet intéresse déjà beaucoup des financiers prêts à investir rapidement. Toutefois, ce dernier admet que le projet de fermer la baie a ses détracteurs. Il les classe d'ailleurs en trois

581. *Ibid.*, p. 346.

582. *Ibid.*, p. 342.

583. *Ibid.*, p. 347.

584. *Ibid.*, p. 347.

585. *Ibid.*, p. 348.

catégories. Tout d'abord, les personnes attachées à une certaine image de leur ville n'apprécient pas l'idée que ce projet risque de changer l'identité de la cité portuaire en une station balnéaire. Les détracteurs sont ensuite ceux qui craignent que la fermeture de la baie entraîne une inondation de leur cave. Mais selon Rémy Madier, ces derniers ont tort de s'inquiéter. Enfin, les personnes opposées à ce projet seraient aussi celles qui se moquent du chômage possible et qui ne voudraient pas voir arriver trop de touristes. L'ancien administrateur des colonies est en effet convaincu que ce projet, s'il se réalise, va créer de nombreux emplois et permettra à La Rochelle de garder sa jeunesse qui part encore dans de plus grandes agglomérations afin de trouver un emploi.

Rémy Madier termine son argumentaire par cette ultime comparaison des deux projets : *« L'un ne coûte qu'un milliard et demi⁵⁸⁶, mais ne rapportera guère. L'autre coûtera douze milliards d'anciens francs⁵⁸⁷, mais sa productivité globale sera un coup de fouet pour la ville et la région. L'un ne peut être financé que par la collectivité locale avec une aide modique de l'Etat. L'autre peut faire l'objet de financements privés très importants ; il doit être une affaire nationale, le pendant atlantique de l'œuvre d'Etat sur la côte du Languedoc⁵⁸⁸ »*. Selon lui, il est temps que l'Etat cesse de délaisser la côte charentaise. Toutefois, il est évident que, malgré la forte présence d'investisseurs privés, sans un engagement fort de l'Etat aux côtés de la municipalité se traduisant par un financement important des travaux, le projet Richelieu n'aura que peu de chances d'aboutir.

Le conseiller municipal finit par interpeller le maire pour lui rappeler qu'un an auparavant, ils sont allés ensemble présenter le projet Richelieu à Olivier Guichard⁵⁸⁹, à l'époque chargé de mission auprès de Georges Pompidou, et que ce dernier se serait montré très enthousiasmé par ce projet. Pour toutes ces raisons, Rémy Madier demande au conseil municipal de ne pas voter pour le projet des services des Ponts et Chaussées mais pour le projet Richelieu.

586. 1,5 milliard d'anciens francs = 15 000 000 de francs.

587. 12 milliards d'anciens francs = 120 000 000 de francs.

588. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/85, AMLR](#), p. 349.

589. Olivier Guichard deviendra Ministre du Plan et de l'Aménagement du Territoire en 1968.

Malgré cette présentation enthousiaste, M. Baste estime que ce projet est certes « *très intéressant mais qu'il n'est pas réalisable tant que le port de pêche existera*⁵⁹⁰ ». L'argument principal des conflits de navigation mais aussi les risques d'inondation, la mauvaise qualité de l'eau de la baie et enfin l'image négative de la digue Richelieu font finalement échouer le projet ambitieux défendu par Rémy Madier et les financiers du groupe Richelieu face au projet plus modeste des Ponts et Chaussées qui est finalement adopté par le conseil municipal. Une fois le projet choisi, l'objectif du conseil municipal est désormais de lancer rapidement les travaux.

4.3 Le choix des Minimes, un site oublié

4.3.1 Un territoire à l'empreinte historique riche

La question d'un choix de lieu pour la construction de ce port ne va pas vraiment être posée car les élus ont déjà une idée. Le site des Minimes (fig. 4.7), qui se trouve à proximité du centre-ville, est un territoire principalement constitué d'une pointe rocheuse d'une superficie d'environ 185 hectares bordée par la mer à l'ouest, au nord et au sud.

Ce site, qui n'a pour l'instant fait l'objet d'aucun projet d'aménagement global, n'est quasiment pas urbanisé. Selon Rémy Madier, sa configuration géographique se prêterait parfaitement au projet. Le conseil municipal considère d'ailleurs que ce site doit être de toute façon aménagé rapidement pour répondre aux besoins d'une ville en plein essor démographique : « *La commune de La Rochelle, qui envoie ses jeunes mariés et ses nouveaux venus habiter dans les communes-dortoirs d'Aytré et de Lagord, recèle un quartier-nu d'environ 80 hectares, enclavé entre le Marais Perdu, le dépôt de chemins de fer, une usine d'engrais organiques et quatre kilomètres de côtes. Deux fermes, quelques dizaines de ménages, quelques maisonnettes au quartier des Minimes, une rue neuve et large bordée de maisons sobres et assez jolies [la rue de la Sauvagère⁵⁹²], une batterie de défense côtière désaffectée, à la pointe des Minimes, et c'est tout ce qui existe*⁵⁹³ ». Comme le souligne Rémy Madier, le site des Minimes est un « quartier-nu » qui intéresse beaucoup, en ce début des années 1960, la municipalité de La Rochelle.

590. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/85, AMLR](#), p. 350.

592. La Sauvagère est le nom d'un lieu-dit identifié dès le siège de La Rochelle.

593. « [La Charente-Maritime a une vocation touristique](#) », *Sud-Ouest*, 16 décembre 1964, Jx 262/103, ADCM.

FIGURE 4.7 – Le quartier des Minimes avant la construction du port de plaisance⁵⁹¹



Longtemps exclu du développement urbain, cette pointe rocheuse n'est pas pour autant une simple langue de terre marécageuse en périphérie du centre-ville. Elle a été le théâtre de faits historiques importants. D'ailleurs, l'aménagement d'un site permet souvent d'en faire jaillir l'histoire en y découvrant les vestiges de son passé. En 1979, des vestiges gallo-romains découverts durant l'aménagement de la voirie du futur lotissement « Le hameau des Parcs », permettent d'établir que la pointe des Minimes était habitée dès la fin du I^{er} siècle après J.-C. Les travaux sont alors immédiatement suspendus afin que les archéologues puissent procéder à des fouilles qui vont durer près de trois ans sur une étendue de plus d'un hectare. Finalement, leurs recherches permettent d'identifier et de dater l'édifice. Il s'agit d'une villa constituée d'un ensemble d'habitations, de deux enclos, d'une exploitation agricole et d'un complexe de bâtiments et de citernes. Le rapport de fouilles fait état d'un logement du maître assez luxueux. En effet, les archéologues ont découvert des fragments de fresques, de céramique, des fibules⁵⁹⁴

594. Une fibule est une sorte d'épingle.

mais aussi des bains à hypocaustes⁵⁹⁵. Il semblerait que cette villa ait été occupée jusqu'au IV^e siècle après J.-C., époque à laquelle le site fut soudainement abandonné.

La pointe des Minimes fut aussi le théâtre d'un événement majeur dans l'histoire rochelaise : le siège de La Rochelle. Au XVI^e siècle, les petits ports de commerce saintongeais de Marennes et Brouage⁵⁹⁶ firent leurs richesses, tout comme la Rochelle, en vendant le sel des marais salants se trouvant à proximité mais aussi le vin charentais et plus récemment en se lançant dans la pêche à la morue de Terre-Neuve, connaissent leur apogée⁵⁹⁷. Mais la deuxième moitié du siècle fut marquée par un contexte tendu de guerres de religion qui mit à mal cette prospérité économique. La Rochelle, dernière république bourgeoise du royaume de France, qui était aussi devenue la capitale des rebelles protestants, finit par agacer l'autorité royale. Au début du XVII^e siècle, Louis XIII considéra que ce privilège de droit de commune n'avait que trop duré. Afin qu'elle se soumette à son autorité, le roi décida, conseillé par son fidèle ministre Richelieu, aussi gouverneur de Brouage depuis 1626, d'assiéger la ville.

La pointe des Minimes, à l'époque pointe de Coureilles, fut choisie par le cardinal de Richelieu pour y installer ses troupes. Afin de procéder au blocus total de la ville, il fit construire une digue partant de la pointe de Coureilles et fermant la baie (fig. 4.8).

Des gabares enchaînées les unes aux autres, remplies de blocs de pierre extraits sur la pointe de Coureilles, sont coulées. En 1669, lors de la construction du port de plaisance, les vestiges de cette digue sont encore partiellement apparents. Durant les deux années de siège, les combats acharnés firent beaucoup de victimes dans le camp des assiégés. Toutefois, il y eut aussi des blessés mais dans une moindre mesure du côté des assiégeants. Ceux qui moururent au combat furent enterrés sur une parcelle de la pointe de Coureilles faisant office de cimetière. Les Rochelais résistèrent mais finirent par être rongés par la famine et les épidémies. Le 30 octobre 1628, le maire Jean Guiton, finit par capituler. Quinze jours plus tard, une tempête d'automne

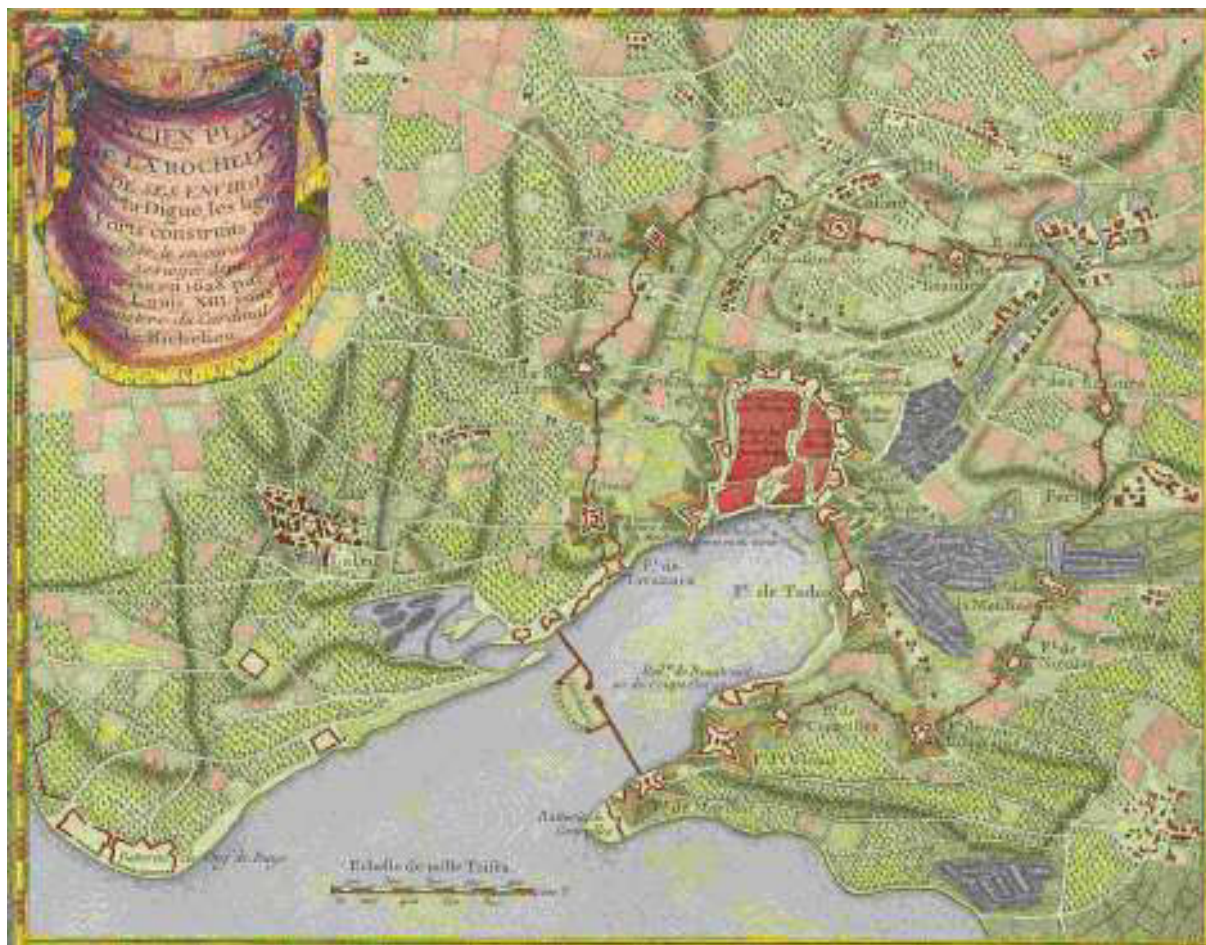
595. Hypocauste : sous l'Antiquité, système de chauffage central par le sol, souvent utilisé dans les thermes. L'air chaud, dégagé par un fourneau, circulait sous l'habitation surélevée.

596. Brouage et Marennes sont situées à une cinquantaine de kilomètres au sud de La Rochelle.

597. SAUZEAU T., « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 79-97.

4.3. Le choix des Minimes, un site oublié

FIGURE 4.8 – Reproduction d'un plan de La Rochelle et de ses environs lors du siège de 1627-1628 (1773)⁵⁹⁸



cause d'importants dégâts à la digue Richelieu: « *Ironie du sort, la digue sera démantelée par une tempête les 5 et 6 novembre !*⁵⁹⁹ ». Après avoir assiégé La Rochelle et décimé sa population, le Cardinal Richelieu souhaita entretenir cette digue afin qu'elle devienne « *la limite extérieure d'un nouveau grand et vaste havre de commerce*⁶⁰⁰ ». Mais ce projet ne se concrétisa pas. Cette idée de fermeture de la baie de La Rochelle fut aussi envisagée au XVIII^e siècle avec la mise en place du projet de Port de Salut en 1792. La création de ce port aurait consisté à « *élever la digue Richelieu pour circonscrire la baie de La Rochelle, entre la pointe de l'Égalité (Chef de Baie) et la pointe de la Liberté (des Minimes)*⁶⁰¹ ».

599. PESCHÉ D., « Les Minimes », *Il était une fois... La Rochelle*, n° 10, 2000, p. 32, p. 5.

600. J.-L. Labour, Chambre de Commerce et d'Industrie de La Rochelle, Une digue pour le pire... et le meilleur, consulté le 12/01/13, URL : http://www.larochelle.cci.fr/uploads/media_items/une-digue-pour-le-pire-et-le-meilleur-aunis-eco-mars-2006-1.original.pdf.

601. MENU J.-C., *Op. cit.*, p. 30.

En souvenir du Siège et des soldats qui ont péri ici, Louis XIII fit ériger la chapelle Notre-Dame-de-la-Victoire et un couvent qu'il confia aux pères de l'ordre des Minimes. C'est dans ce contexte que les religieux s'installèrent sur la pointe de Coureilles qui devint par la suite en référence aux religieux y ayant vécu, la pointe des Minimes. Deux siècles plus tard, la Révolution mit un terme à l'activité du couvent et de son église Notre-Dame-des-Victoires-de-la-Digue qui furent vendus comme biens nationaux. Cette période marqua le départ des religieux et l'abandon des bâtisses jusqu'à ce que des exploitants agricoles en fassent l'usage. Au début du XX^e siècle, « *il ne reste plus de ce monastère que quelques bâtiments isolés, une grande cave voûtée, et des servitudes occupées par des fermiers qui savent encore, par tradition, que le couvent des Minimes était là* ⁶⁰² ». Pour les besoins de l'aménagement du quartier, les derniers vestiges du couvent des Minimes qui faisaient partie de la ferme Dagneaud ⁶⁰³ sont détruits. Un autre édifice qui existe toujours, le domaine de Coureilles, a été un témoin du siège de La Rochelle.

Le 15 août 1627, le duc d'Angoulême prit, sur ordre du roi, ses quartiers au vieux Coureilles. Le logis de Coureilles, ancienne maison de type folie rochelaise, devint plusieurs siècles plus tard la propriété de la famille Oltramare. M. Oltramare, père de Claude Meugniot, actuelle propriétaire, fit notamment la découverte, en labourant ses terres de vestiges du siège de La Rochelle, d'ossements humains, probablement de soldats, de pièces de monnaie et de deux canons datant du début du XVII^e siècle ⁶⁰⁴.

A la fin du XVIII^e siècle, la construction d'une nouvelle digue fut entreprise. La digue de l'allée des Tamaris débutait alors au pied de la tour Saint-Nicolas pour rejoindre les Minimes en englobant le Marais Perdu. En 1848, la digue fut prolongée jusqu'au village des Minimes. Selon Daniel Pesché, urbaniste ayant travaillé sur le plan d'aménagement du quartier, cette digue a été « *le premier ouvrage destiné à maîtriser les vases de ce secteur, pour éviter qu'elles n'obstruent le chenal* ⁶⁰⁵ ».

602. COUNEAU E., *La Rochelle disparue*, A. Foucher libraire-éditeur, 1904, 544 p., p. 294.

603. Cette ferme se situait à l'emplacement de l'actuel carrefour entre la rue de la Sauvagère et l'avenue Marillac

604. Ces deux canons ornent actuellement le portail du domaine de Coureilles.

605. PESCHÉ D., *Art. cit.*, p. 12.

4.3. Le choix des Minimes, un site oublié

Au XIX^e siècle, les équipages de commerce rochelais, qui parcouraient les mers jusque dans des contrées lointaines, revenaient avec les cales de leurs bateaux remplies de marchandises exotiques mais aussi parfois atteints de toutes sortes de maladies telles que la fièvre jaune, la peste ou le typhus. Afin que La Rochelle ne soit pas touchée par une épidémie, il fut décidé que les marins seraient placés en quarantaine à leur arrivée. En 1831, un lazaret fut donc construit aux Minimes à l'emplacement exact d'une partie des vestiges de la digue Richelieu. Ainsi les marins au long cours devaient rester à bord à l'abri de cette digue pendant une période réglementaire avant de pouvoir entrer au port et débarquer. Construit au XIX^e siècle, ce lazaret fut rapidement hors d'usage, d'autant que le port de commerce de La Pallice fut inauguré à peine soixante ans plus tard. Lors de la construction du port, le lazaret est englobé dans une nouvelle digue baptisée, en toute logique, digue du Lazaret.

FIGURE 4.9 – La pointe des Minimes dans les années 1960⁶⁰⁶



Sur cette vue aérienne (fig. 4.9) datant des années 1960, le lazaret est encore bien visible tout

comme au premier plan le domaine de Coureilles, la rue de la Sauvagère et la ferme Dagneaud, construite sur les vestiges du couvent des Minimes.

Au XX^e siècle, la pointe des Minimes fut aussi, comme une grande partie du littoral, le théâtre des conflits de la Seconde Guerre mondiale. A proximité de la ville mais surtout de la base de sous-marins de La Pallice, cette pointe rocheuse est devenue un emplacement stratégique du Mur de l'Atlantique. La base construite par les Allemands à partir de 1941⁶⁰⁷ permit à l'armée allemande d'accueillir jusqu'à 13 U-boats. En complément d'une défense aérienne assurée par les avions de chasse de la Luftwaffe basée à Laleu, de nombreux blockhaus sont construits sur la pointe des Minimes afin de repousser les Alliés.

Ainsi, la pointe des Minimes a été le théâtre privilégié de plusieurs pages de l'histoire rochelaise. Malgré son aspect relativement sauvage dans les années 1960, cette pointe rocheuse est peuplée. Au premier plan de la vue aérienne (fig. 4.9), le domaine de Coureilles domine de vastes terres agricoles. Au second plan apparaît une rue traversant la pointe de part en part où sont construites des maisons récentes. L'urbanisation du quartier des Minimes a commencé. En effet, une population habite déjà les Minimes depuis longtemps. Au XIX^e et au XX^e siècles, le développement des ports de commerce et de pêche nécessite une importante main-d'œuvre afin de procéder au chargement et déchargement des marchandises. A la suite de l'aménagement du bassin extérieur en 1862, entre le quartier du Gabut et le quartier de la Ville en Bois, de nombreux journaliers et saisonniers dockers viennent avec leurs familles aux abords de ce port de commerce en quête d'un travail nécessitant peu de qualifications. Ces derniers n'ayant que très peu de moyens financiers, s'installent à proximité, souvent dans des baraquements en bois, d'où le nom attribué à ce quartier portuaire. Certains vont aussi s'installer sur la pointe des Minimes parmi d'autres personnes aux faibles revenus, telles que des ouvriers, des artisans, des pêcheurs, des ostréiculteurs et des exploitants agricoles. Le quartier prend alors les aspects d'un petit village composé du grand domaine agricole de Coureilles, de deux fermes, de petites maisons de pêcheurs, voire parfois de cabanes. Longtemps ignoré par les instances municipi-

607. BRADHAM R., *Hitler's U-Boat fortresses*, Greenwood Press, Westport, 2003, 168 p.

pales, ce quartier s'est au fil du temps organisé et ses habitants pouvaient quasiment vivre en autarcie grâce notamment à la présence d'une puis de deux épiceries faisant aussi office de bars.

Ce quartier où l'on vit de peu mais qui, comme nous l'explique André Prévost, né et vivant toujours aux Minimes, reste digne, attire aussi des personnes sans domicile fixe qui s'installent dans les blockhaus abandonnés. Par son éloignement du centre-ville et par le visage d'une population défavorisée, le quartier des Minimes est peu considéré voire marginalisé par les Rochelais. Il est même surnommé « quartier des Peaux-Rouges », en référence, selon André Prévost, au fait qu'ils auraient eu la peau tannée par le soleil. Toutefois, penser que ces personnes vivent dans un profond désarroi à cause de leurs faibles revenus serait une erreur. Il existe alors un véritable esprit communautaire entre les habitants de ce quartier. Dans les années 1950, le quartier des Minimes représente bien plus qu'un simple quartier pour ses habitants. Il s'agit de leur village, un village tranquille et éloigné de la ville jusqu'à ce que le conseil municipal de La Rochelle décide d'y ériger un port.

4.3.2 Un aménagement qui tarde à se concrétiser

Dès 1964, l'équipe municipale d'André Salardaine fait des choix en matière d'urbanisme qui visent notamment l'aménagement du quartier des Minimes. Des études préliminaires sont menées par les services municipaux, les Ponts et Chaussées ainsi que par le Ministère de la Reconstruction et du Logement. Ces études concluent que, dans l'intérêt général de la ville de La Rochelle, 170 hectares de terrain peuvent être urbanisés sur la commune, dont 40 hectares au niveau des Minimes. Ainsi, parallèlement au projet de création d'un grand port de plaisance, le conseil municipal vote le 21 décembre 1964 le classement en Zone d'Aménagement Différé (ZAD) de 40 hectares de terrains aux Minimes afin d'éviter toute spéculation immobilière et que l'urbanisation du quartier puisse être simultanée à la construction du port. L'objectif premier de l'équipe municipale est de définir dans le secteur une zone permettant le développement harmonieux du quartier du port. Cette dernière envisage alors de confier le projet d'urbanisation de la pointe des Minimes à une société d'économie mixte, au sein de laquelle la ville serait majoritaire, et qui financerait les travaux du port grâce à la plus-value générée par la vente des

terrains situés sur la pointe des Minimes à des promoteurs immobiliers⁶⁰⁸.

Le 16 mars 1966, la ZAD des Minimes est officiellement créée. Mais entre-temps des idées concernant l'aménagement du quartier ont commencé à germer. Finalement, au lieu des 40 hectares initialement prévus, le conseil municipal donne son accord pour la création d'une ZAD de 145 hectares aux Minimes. Ainsi, la ville de La Rochelle devient l'unique bénéficiaire du droit de préemption des terrains constructibles de la pointe des Minimes. Elle devient aussi maître-d'œuvre de la réalisation du port de plaisance et prend l'engagement de financer plus de 70 % du budget nécessaire aux travaux (15 000 000 de francs), ce qui représente à l'époque une somme considérable empruntée à des organismes financiers souvent privés. Toutefois, en classant le quartier des Minimes en ZAD, et donc en bloquant le prix du foncier, la ville pense pouvoir rembourser ses emprunts grâce aux bénéfices engendrés. En effet, les propriétaires fonciers ne peuvent désormais plus vendre eux-mêmes leur terrain à un entrepreneur car seule la municipalité peut se porter acquéreur. Avec la construction d'un port de plaisance, le prix du foncier aux Minimes va sûrement fortement grimper. L'objectif de la ville est donc de rembourser ses emprunts grâce aux plus-values financières réalisées lors de la revente des terrains aux promoteurs immobiliers.

La création de cette ZAD au printemps 1966 est le premier élément de la concrétisation de l'aménagement du quartier. Les habitants des Minimes ont compris que leur village était à l'aube d'un grand changement et qu'ils risquaient fortement d'être expropriés. Quel que soit le projet choisi, ils ont saisi que leur petit coin tranquille longtemps marginalisé est sur le point de devenir le quartier huppé de La Rochelle massivement urbanisé. Claude Meugniot⁶⁰⁹ se souvient que son père a appris la nouvelle en lisant *Sud-Ouest* et qu'à partir de ce moment il s'est battu avec d'autres propriétaires terriens contre son expropriation au sein d'un syndicat. Même si la ZAD a été créée, les travaux ne commencent pas et les mois passent, ce qui redonne espoir aux habitants qui pensent que le projet peut encore ne pas aboutir. André Prévost⁶¹⁰, alors âgé

608. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/84, AMLR](#), p. 295.

609. La transcription du témoignage de Claude Meugniot se trouve en annexe.

610. La transcription du témoignage d'André Prévost se trouve en annexe.

4.3. Le choix des Minimes, un site oublié

d'une trentaine d'années, en voyant que la municipalité était encore assez indécise concernant l'urbanisation de ce quartier, décide d'ailleurs de faire son premier achat immobilier aux Minimes, rue de la Sauvagère, à côté de sa maison d'enfance. Même si les projets de constructions d'un grand port de plaisance se concrétisent sur le papier, le quartier a toujours son allure de petit village de pêcheurs. En témoigne cette photographie prise (fig. 4.10) avant les grands travaux d'aménagement du port de plaisance.

FIGURE 4.10 – La rue de la Sauvagère vue de la côte (années 1960)⁶¹¹



La côte est encore à l'état sauvage et seules quelques barques de pêche y sont amarrées. Dans ce climat de calme avant la tempête, Simone Milovidoff, fille de la dernière propriétaire de la ferme Dagneaud, et son mari, dans l'espoir que finalement le projet soit abandonné, font eux aussi construire leur maison aux Minimes entre 1967 et 1968 sur un terrain donné par leurs parents au niveau de l'actuelle résidence « Les Quais de la Rochelle⁶¹² ». Malgré la construction de nouvelles maisons, les habitants vivent dans l'angoisse permanente de recevoir une lettre leur annonçant leur expropriation. Claude Meugniot raconte : « *Un jour, le projet ayant été un petit peu long à se mettre sur pied, mon père est arrivé avec du courrier. Il s'est assis et nous a dit*

612. DUSSIER M., *La Rochelle Les Minimes. Un port, une histoire*, Collection Documentaires, Le Croît Vif, Saintes, 2011, 221 p.

*qu'on était exproprié*⁶¹³ ».

Le 6 avril 1967, le ministère de l'Équipement, qui se charge de diriger les travaux sur le Domaine public maritime (DPM), transmet à la ville de La Rochelle son rapport concernant les premiers travaux envisagés pour la construction du port. Selon ce dernier, la vase ne doit pas servir de remblai : « *Les études de vase en cours montrent que le tassement des déblais vaseux ne pourrait être obtenu qu'au bout de plusieurs années même en améliorant leur consolidation par des drains sableux qui seraient des plus difficiles à réaliser*⁶¹⁴ ». Le 24 avril 1967, suite à diverses correspondances administratives, le conseil municipal accepte le devis définitif des Ponts et Chaussées qui consiste principalement à draguer le site portuaire et à en construire les digues de protection⁶¹⁵. Parallèlement à ces premiers travaux, le Laboratoire Central d'Hydraulique de France (LCHF) est quant à lui chargé de mener des études sur modèle réduit mais aussi de « *déterminer les propriétés physiques, la floculation*⁶¹⁶, *les tassements, la cohésion et les pentes d'équilibre des vases marines de la baie de La Rochelle*⁶¹⁷ » afin d'envisager ou non leur utilisation pour le remblaiement hydraulique du Marais Perdu.

De plus, la construction de deux digues délimitant le port nécessite un accès aisé au site. Or, pour l'instant, le chantier ne serait accessible que par une voie de 6 mètres de large, longeant la future digue Chenal⁶¹⁸ entre la mer et le Marais Perdu. Cet accès étroit risque donc de ralentir fortement le chantier. Pour ces raisons, le ministre de l'Équipement estime qu'il serait préférable d'imputer au budget total des travaux d'aménagement du port (15 000 000 de francs) la somme d'un million de francs afin d'aménager un terre-plein supplémentaire de cinq hectares en bordure de cette voie. Ce terre-plein permettrait le stockage et l'exploitation des remblais utilisés pour la construction des digues. Ainsi, les déblais vaseux seraient abandonnés pour des remblais ordinaires. Pour remblayer immédiatement le Marais Perdu, il faut compter entre 200 000 et 300 000 m³ de matériaux. Pour que la réalisation de ce terre-plein de cinq

613. *Ibid.*, p. 181.

614. Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/87, AMLR, p. 331.

615. *Ibid.*, p. 220.

616. Floculation : phénomène d'agglomération des particules de sédiments fins dans l'eau.

617. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/87, AMLR](#), p. 221.

618. La digue Chenal est appelée aujourd'hui digue du Bout-Blanc.

hectares puisse être entreprise le plus rapidement possible, M. Baste propose d'utiliser « *un stock de déblais important et pratiquement inépuisable [qui] existe sur le Domaine public maritime en bordure du canal de Marans, entre Dompierre et Rompsay*⁶¹⁹ ». Cette démarche ne contraindrait pas la ligne directrice du projet d'aménagement du port de plaisance puisque des terre-pleins pour la mise en place de superstructures portuaires sont prévus. Cet aménagement serait donc seulement anticipé pour que les véhicules de chantier puissent disposer de cette surface afin d'entreprendre la construction des digues dès janvier 1968⁶²⁰.

Alors que cette tâche est confiée aux services des Ponts et Chaussées qui suivent les directives du ministère concernant l'aménagement du DPM, le conseil municipal demande, le 17 juin 1967, une étude sur l'aménagement de la ZAD des Minimes à la Société centrale pour l'équipement touristique (SCETO), entreprise qui est déjà intervenue dans l'aménagement d'autres ports de plaisance dans le département. Afin de pouvoir commencer cette étude, la SCETO doit connaître les prétentions budgétaires réelles consacrées au projet. Mais alors que la commune espérait une urbanisation importante du quartier des Minimes, les aides publiques accordées au projet n'atteignent pas la somme escomptée par le conseil municipal. Au lieu des 4 500 000 francs demandés par la ville de La Rochelle, le Ministère de l'Équipement n'accorde qu'une subvention de 1 500 000 francs au projet. Le FIAT, quant à lui, n'accorde qu'un prêt de 3 000 000 francs alors que la ville lui a demandé une aide s'élevant à 7 500 000 francs.

Malgré ces importantes déconvenues budgétaires, André Salardaine reste déterminé. Pour que les travaux puissent commencer au début de l'année 1968, la ville de La Rochelle contracte des emprunts auprès d'organismes publics tels que le Crédit national (350 000 francs) et la Caisse des dépôts et consignations, mais elle finit aussi par se tourner vers des établissements bancaires privés⁶²¹. En 1968, la municipalité, bien qu'ayant reçu un engagement de la part d'organismes privés, cherche toujours des financements pour son futur grand port de plaisance. Dans ce contexte peu favorable à la concrétisation du projet, André Salardaine et sa majorité ne

619. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/87, AMLR](#), p. 332.

620. *Ibid.*, p. 332.

621. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR](#), p. 367.

veulent pas se résoudre à repousser encore le début de la réalisation du port. Le chantier aurait dû commencer depuis plus d'un an. Le 1^{er} mars 1968, le conseil municipal décide, même si tous les fonds ne sont pas encore réunis, de ne plus attendre. La ville prend donc le risque de commencer les travaux de construction du port en lançant l'aménagement du terre-plein permettant un meilleur accès au chantier pour un coût de 800 000 francs ainsi que le déplacement d'une canalisation permettant l'évacuation des eaux du Marais Perdu pour un coût de 200 000 francs.

Le 20 décembre, le maire de La Rochelle annonce que les fonds concernant la première tranche de travaux sont enfin réunis : « *Le financement de la première tranche de travaux est assuré et l'administration des Ponts et Chaussées procède actuellement au dépouillement des offres faites par les entreprises intéressées par cette construction. Les travaux en cause doivent commencer prochainement*⁶²² ». Ils commencent mais avec du retard sur le calendrier initialement prévu. En effet, alors qu'en 1965, le souhait de René Sence était de voir le port de plaisance achevé en 1969, sa future renommée en tant que « *capitale atlantique du sport nautique* » dépendant de la rapidité de réalisation des travaux, ce dernier n'a finalement pas été exaucé. Alors que l'engagement de l'Etat en faveur de l'aménagement touristique de la région Aquitaine s'est notamment traduit par l'inauguration à Arcachon en mai 1968 du premier port de plaisance à grande capacité du sud-ouest⁶²³, les travaux d'aménagement du port des Minimes ne commencent qu'en 1969. En effet, l'Etat a joué un rôle primordial dans l'aménagement du littoral, particulièrement pour les régions qu'il décide de dynamiser dès 1963 telles que le Languedoc-Roussillon et l'Aquitaine. Comptant sur l'appui des investisseurs privés, il accorde un soutien moins important aux régions du centre-ouest, de Bretagne et de Basse-Normandie qui ne reçoivent que des instructions d'orientation de leurs aménagements⁶²⁴.

En effet, les pouvoirs publics prennent tardivement conscience de l'absolue nécessité d'aménager le littoral de manière plus cohérente dans une logique d'aménagement territorial plus globale. Entre 1965 et 1970, la croissance touristique importante de la région Poitou-Charentes,

622. *Ibid.*, p. 446.

623. « Arcachon : Le premier port de plaisance à grande capacité du Sud-Ouest sera inauguré samedi. », *Sud-Ouest*, 8 mai 1968, Jx 262/124, ADCM.

624. MERCKELBAGH A., *Op. cit.*, p. 39.

et particulièrement de Charente-Maritime, fait enfin réagir l'Etat qui crée, en 1971, l'Atelier d'études du littoral centre-ouest atlantique. Selon le géographe Jean Renard, le 12 février 1975, le bureau d'études présente « *un plan de structure fixant les grandes lignes du schéma et qui propose de grandes orientations élaborées en conformité avec le plan national et les nouvelles directives sur l'aménagement du littoral*⁶²⁵ ». Le chercheur évoque ici le VI^e national (1971–1975) et la mise en place de la circulaire Guichard en 1973. Ainsi, en 1969, alors que les travaux du port sont sur le point de débiter, l'Etat n'a pas encore donné officiellement d'instructions globales d'aménagement des côtes charentaises au sein desquelles s'inscrirait ou non la création d'une grande infrastructure portuaire aux Minimes.

FIGURE 4.11 – Le début des dragages dans l'anse des Minimes en 1969⁶²⁶



Au premier plan de la vue aérienne (fig. 4.11), se trouve la digue du Lazaret construite au XIX^e siècle. Au second plan, les dragues commencent le creusement du port. Puis les maisons de la rue de la Sauvagère sont visibles. L'initiative communale, qui consiste à commencer le port sans disposer pour l'instant du budget nécessaire à sa réalisation complète, s'avère assez risquée. André Salardaine compte beaucoup sur les investissements de promoteurs immobiliers

625. RENARD J., « Réflexions à propos de l'aménagement du littoral entre Loire et Gironde », *Norois*, n° 92, 1976, p. 661–674, p. 661.

intéressés par ce site pour ne pas avoir à trop avancer de fonds municipaux. L'urbanisation de la pointe des Minimes devra donc être simultanée aux travaux d'aménagement du port. La ville, ayant déjà à sa charge des opérations d'aménagement de grande envergure telles que notamment des Zones à Urbaniser en Priorité, la Zone Industrielle de Périgny, la Zone Commerciale de Puilboreau, prend finalement la décision de constituer une société d'économie mixte qui sera chargée de réaliser les travaux. Des contacts sont alors pris avec des organismes financiers. Si, à l'époque, les projets d'urbanisme se font sous la tutelle de l'Etat, la maîtrise d'ouvrage est quant à elle assurée par la collectivité qui met en place le projet, en l'occurrence la ville de La Rochelle. L'Etat désigne donc des architectes chargés d'établir le schéma de structure de la ville : MM. Dufour et Gomis. André Gomis, architecte, notable parisien, connu pour avoir notamment dessiné le Centre des Glénans, est désigné architecte en chef de trois grands projets d'urbanisme à La Rochelle : Villeneuve-les-Salines, les Minimes et enfin Mireuil, dont il prend la succession au décès de M. Simon, architecte en chef du projet. D'autres grands travaux en France sont déjà sous la tutelle financière de sociétés à économie mixte, quasiment toujours soutenues par la Caisse des dépôts et consignations. Mais, pour commencer, le conseil municipal décide de créer une association, le Centre d'Etudes Rochelais pour les Minimes et le Littoral (CERMIL), afin de procéder aux études concernant l'exploitation du port et l'urbanisation de toute la zone des Minimes. Son conseil d'administration est constitué de quinze membres fondateurs dont huit sont des représentants de la ville. André Salardaine est élu président de cette association. M. Baste, qui avait défendu le projet de port de plaisance mis en place par les Ponts et Chaussées, fait aussi partie des administrateurs. Bien qu'il n'ait pas défendu le projet finalement choisi par la ville, la direction de ce centre est tout de même confiée à Rémy Madier. Les études livrées par l'association furent à priori concluantes puisque le conseil municipal décide, dès le 18 juillet 1969, la création d'une société d'économie mixte : la Société d'Aménagement de La Rochelle Et du Littoral (SAREL), financée par des fonds privés. Toutefois, même si la municipalité confie ce projet aux mains de capitaux privés, elle reste majoritaire dans cette société en détenant plus de 50 % des parts. Sur le même principe que le CERMIL, le maire est élu président, M. Baste vice-président et Rémy Madier en devient le directeur. Même si la municipalité n'est pas directement maître d'ouvrage, elle décide donc de l'orientation des aménagements.

Parallèlement à ces démarches administratives, le cabinet d'André Gomis est chargé de dessiner la structure du port. Les digues se trouvant sur le Domaine public maritime (DPM), deux d'entre elles sont dessinées en fonction d'études techniques menées par le ministère de l'Équipement. Le 23 mai 1969, le conseil municipal lance un appel d'offres concernant la construction des digues de protection et la réalisation des accès au port de plaisance auquel répondent quatorze entreprises. Après étude des dossiers, l'entreprise Truchetet-Tansini, qui présente le devis le moins onéreux, est choisie par le conseil municipal pour la construction des digues et des dragages. Une autre entreprise, la société Voisin, est chargée de procéder au déroctage du site portuaire (fig. 4.12).

FIGURE 4.12 – Les entreprises Truchetet-Tansini et Voisin commencent les travaux d'aménagement du port de plaisance (1970)⁶²⁷



Même si les travaux d'aménagement du port de plaisance commencent en 1969, sa construction prend encore du retard suite à quelques modifications dans le projet d'aménagement du port. Le 10 avril 1970, le conseil municipal prend la décision, sur proposition de l'architecte en chef de la zone des Minimes, de diviser le port en trois bassins⁶²⁸. Le 12 juin 1970, en plus

628. Il est alors prévu de baptiser ces trois bassins : Richelieu, Duperré et Coligny.

des travaux de la première tranche, le conseil municipal vote l'élargissement du terre-plein du Lazaret afin de permettre un meilleur accès au chantier. Cette décision fait donc prendre un nouveau retard d'un peu moins de trois mois aux travaux. La fin des travaux est donc repoussée au 15 avril 1971. Ce budget supplémentaire est financé par la SAREL au titre des achats de terrains qui appartiendront à la ville en vertu de la concession à charge d'endigage. Le principe est simple : l'entrepreneur qui remblaie devient propriétaire du terrain qu'il vient de créer.

Mais la construction de la digue du Lazaret va réserver d'autres surprises aux entrepreneurs. Cette dernière doit être construite dans l'axe des vestiges de la célèbre digue Richelieu construite en 1627 lors du siège de La Rochelle. Avec l'agrandissement de la digue du Lazaret, ce vestige historique est voué à disparaître. Mais l'entreprise Truchetet-Tansini, chargée de détruire les restes de la digue historique puis de construire la nouvelle digue du Lazaret, rencontre d'importantes difficultés. Les trains de dragages de l'entreprise ne parviennent pas à démanteler les énormes blocs de pierre qui la constituent. Finalement, il faut l'intervention des services maritimes des Ponts et Chaussées et l'augmentation de la quantité de palplanches pour venir à bout de ce témoin bien encombrant, pour les constructeurs du port de plaisance, d'une page importante de l'histoire rochelaise. Ces rebondissements entraînent évidemment encore des retards ainsi qu'une augmentation du coût des travaux. Mais le conseil municipal ne souhaite pas endosser la responsabilité de ces nouvelles difficultés qui, comme certains conseillers municipaux l'affirment, auraient dû être anticipées par les Ponts et Chaussées. De plus, l'entreprise Truchetet aurait été informée des possibles frais supplémentaires à engager concernant la destruction des vestiges de la digue Richelieu. En témoigne cette remarque de M. Guérin : « *Nous sommes les victimes. Lorsque l'entreprise Truchetet-Tansini nous proposa son projet, nous demandâmes à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées si tout était parfait. Il nous répondit aussitôt par l'affirmative* ⁶²⁹ ». Plusieurs années plus tard, l'entreprise Truchetet-Tansini fait un recours contre la ville de La Rochelle qui, selon elle, aurait dû lui payer les frais supplémentaires déboursés pour ce démantèlement. Mais ce dernier n'aboutit pas.

629. « Au Conseil Municipal, l'aménagement du port de plaisance exige quatre millions de francs supplémentaires », *Sud-Ouest*, 14 octobre 1970, Jx 262/138, ADCM.

Un autre facteur, qu'est le contexte économique international, vient compliquer le début des travaux du port. A la fin de l'année 1970, André Salardaine et ses conseillers municipaux ne cachent pas leur stupéfaction face à un phénomène totalement indépendant de leur volonté. En 1969, le climat inflationniste mondial qui existe depuis plusieurs années oblige les industriels français à aligner leur prix sur ceux de l'étranger⁶³⁰. La dévaluation du franc et la réévaluation du mark ont pour conséquence une augmentation importante du coût des matériaux et particulièrement de l'acier. Alors qu'au XIX^e siècle la sidérurgie française était florissante, cette industrie commence à pâtir au XX^e siècle d'une industrie française qui a pris du retard au sein d'un système libéral où la concurrence internationale devient de plus en plus importante⁶³¹. Lors de la passation du marché, en 1968, une clause du contrat, signé avec l'entreprise en charge des premiers aménagements du port des Minimes, prévoyait, en cas de hausse ou de baisse des cours de matériaux, la révision des prix acceptés de part et d'autre. Les travaux supplémentaires ainsi que la hausse des prix des matériaux ont pour conséquence un dépassement du budget initialement prévu de quatre millions de francs, soit une augmentation d'environ 30 %. A l'annonce de cette nouvelle, de nombreux conseillers municipaux ne cachent pas leur stupéfaction : « *le dépassement de 400 millions (anciens) des prix du marché passé entre la ville et l'entreprise Truchetet-Tansini, traumatisait de nombreux conseillers. Cinq devaient d'ailleurs s'abstenir dans le vote qui mit fin aux débats*⁶³² ». M. Gaury, armateur de pêche⁶³³, et adjoint au maire fait alors part de son incompréhension face à la rédaction de cette clause permettant une telle élasticité des prix : « *Si nous en faisons autant dans la construction navale, où irions-nous ? Chez nous, les prix sont fermes et non révisables. On livre à un prix déterminé barre en main*⁶³⁴ ».

Suite à cette déconvenue, André Salardaine espérait, sans trop s'avancer, que l'Etat pourrait

630. DEVICHI J.-P., « La situation de l'industrie française en 1972 », *Economie et statistique*, n° 48, 1973, p. 17–31.

631. STOFFAES C., « Le dysfonctionnement du système acier », *Revue d'économie industrielle*, n° 8, 1979, p. 114–123.

632. « Au Conseil Municipal, l'aménagement du port de plaisance exige quatre millions de francs supplémentaires », *Sud-Ouest*, 14 octobre 1970, Jx 262/138, ADCM.

633. MOULINIER H., *Op. cit.*

634. « Au Conseil Municipal, l'aménagement du port de plaisance exige quatre millions de francs supplémentaires », *Sud-Ouest*, 14 octobre 1970, Jx 262/138, ADCM.

octroyer des subventions supplémentaires afin que la ville puisse faire face à ce contexte économique défavorable. Plusieurs conseillers municipaux considèrent que cette aide serait tout à fait légitime car, en dotant la côte atlantique d'un port de plaisance de cette envergure, la ville de La Rochelle dépassait son rôle et renforçait singulièrement l'équipement nautique de la France : « le gouvernement devrait donc, comme il l'a fait pour le Languedoc-Roussillon, participer davantage à la dépense⁶³⁵ ». Concrètement, il allait falloir dépenser une importante somme supplémentaire au budget initial. En attendant une aide qui ne viendra pas et soucieux de ne pas trop exiger de la collectivité locale, le conseil municipal envisage donc de réaliser des économies en remplaçant un grand nombre de quais verticaux par des quais inclinés moins onéreux, en suivant l'exemple du port de plaisance d'Arcachon. D'ailleurs, selon M. Sence, les deux procédés ont leurs avantages et leurs inconvénients.

Parallèlement au projet de création d'un port de plaisance, une politique urbanistique est mise en place dès 1964 afin de maîtriser le développement du quartier des Minimes. L'architecte André Gomis et ses associés reçoivent pour mission de développer ce quartier comme un prolongement de la ville. Le conseil municipal souhaite qu'il y ait une continuité urbaine évidente entre ce quartier longtemps isolé et le centre-ville. En 1970, un premier schéma d'urbanisme est dessiné par le cabinet Gomis qui exécute les directives de la SAREL qui suit elle-même les exigences du conseil municipal. Mais le coût des travaux ayant dépassé le budget initialement prévu, la ville demande aux architectes de mettre en place un projet urbanistique disposant d'une surface de plancher constructible plus importante, ce qui permettra d'augmenter le prix de vente des parcelles. Déjà, le projet commence à susciter l'inquiétude. Selon un acteur du projet qui souhaite conserver l'anonymat, « *le projet des Minimes était devenu délirant...* ». Ce dernier parle de fuite en avant : « *La société d'économie mixte et la municipalité qui pilotaient le projet ont été impliquées progressivement dans une fuite en avant par rapport à la capacité de financement globale de l'ensemble d'urbanisation. Les répercussions du coût des aménagements sur les charges foncières faisaient que les charges foncières de revente des terrains étaient trop élevées* ».

635. *Ibid.*

4.3. Le choix des Minimes, un site oublié

Le schéma proposé par l'équipe d'André Gomis (fig. 4.13) prend donc en compte les nouvelles exigences du conseil municipal. Il prévoit la création de 4 000 postes à quai et 4 500 logements. Mais par manque de surface au sol, les architectes augmentent la surface de plancher en dessinant des immeubles de 7 à 12 niveaux sur toute la pointe des Minimes jusqu'en bordure de falaise et de plan d'eau, sur les digues. A l'extrémité de la pointe des Minimes, qui serait devenue une petite Manhattan, il est aussi prévu d'édifier une pyramide de cinquante étages qui deviendrait le symbole, l'image de cette marina. Le cabinet d'André Gomis aurait repris cette idée dans un concours d'urbanisme international à San Sebastian. Pour beaucoup, ce projet est devenu pharaonique.

FIGURE 4.13 – Port Richelieu : le plus grand port de plaisance d'Europe



Devenu objet de fascination, le chantier du port attire de nombreux visiteurs venus admirer ce qui pourrait un jour devenir le monument de la plaisance. Le port n'est pas encore clairement visible mais la SAREL a déjà construit l'image du « *Port Richelieu, premier port de plaisance de l'Atlantique* », comme étant un défi aux ports bretons, basques et du bassin d'Arcachon. Pour

ses initiateurs, port Richelieu peut devenir, s'il est réussi, le monument de la plaisance⁶³⁶. Donc, même si le port n'existe pas encore, son chantier attire plus de visiteurs que les tours de La Rochelle, monuments symbolisant l'image touristique et patrimoniale de la ville portuaire. Malgré une certaine curiosité de la part des visiteurs, le gigantisme de certains projets immobiliers va d'ailleurs commencer à émouvoir l'opinion.

A la fin de l'année 1970 et au début de l'année 1971, la digue du Lazaret est quasiment achevée. Le premier projet immobilier qui doit y être édifié est celui du « Sextant ». La construction de ce bâtiment a été, comme nous l'a confié notre témoin, étudié jusqu'à son plan d'exécution. La grue est en place, l'appartement témoin est déjà construit et la construction du programme est sur le point de démarrer. Toutefois, un obstacle de taille empêche les promoteurs de concrétiser leur projet. En effet, le permis de construire n'est pas encore délivré. Pourtant, André Salardaine a fixé l'inauguration du port le 15 avril 1971. A l'approche des élections municipales de mars 1971, nous pouvons nous demander si cet empressement dans l'installation de tout l'équipement nécessaire à la construction du Sextant n'est pas le signe d'un doute des élus et des promoteurs sur le vote des électeurs rochelais.

Le 15 janvier 1971, les digues sont construites mais le port ne semble pas être sur le point d'être inauguré. Afin que ce dernier soit exploitable le plus rapidement possible et surtout que le projet se concrétise avant les élections, le conseil municipal décide de lancer une consultation pour choisir un type de pontons susceptibles d'équiper le bassin Richelieu⁶³⁷. Afin de lancer les appels d'offres correspondant à l'installation de ces divers équipements portuaires, le conseil municipal sollicite le concours du service départemental de l'Équipement. Cette décision est la dernière du conseil municipal d'André Salardaine concernant l'aménagement du port de plaisance avant les élections municipales de mars 1971.

En 1965, André Salardaine a été réélu par les Rochelais qui connaissaient les ambitions de

636. « Le monument le plus visité n'existe pas !... », *Sud-Ouest*, 24 juillet 1970, Jx 262/137, ADCM.

637. « Une quinzaine de bateaux ont participé au Rallye de Maumusson », *Sud-Ouest*, 28 août 1967, Jx 262/119, ADCM, p. 111.

ce maire concernant les grands travaux de la ville, dont le port de plaisance. Mais suite à la diffusion du schéma d'urbanisme à la fin de l'année 1970, le conseil municipal a commencé à s'attirer les foudres de nombreux détracteurs. Ce projet de marina, dont on parle depuis plusieurs années, devient concret. En découvrant son gigantisme, des personnes crient au scandale, en particulier les adversaires politiques d'André Salardaine. Un jeune avocat, Michel Crépeau, fait d'ailleurs de ce port de plaisance qu'il juge inutile, l'un de ses principaux chevaux de bataille. Si l'équipe en place est réélue, le développement du port de plaisance et du quartier des Minimes risque de devenir, avec la construction de bâtiments gigantesques une entreprise pharaonique. Ayant conscience de l'ampleur des ambitions d'André Salardaine, les électeurs rochelais vont-ils confier encore une fois les clés de la ville au maire sortant ?

4.3.3 La Marina Richelieu, objet d'une forte confrontation politique

FIGURE 4.14 – Michel Crépeau (1930–1999) ⁶³⁸



C'est dans un contexte assez tendu que se déroulent les élections législatives de mai 1968. Un candidat se dit alors farouchement opposé à la création de ce port de plaisance : Michel Crépeau (fig. 4.14). Après avoir passé son enfance sur les plages vendéennes, ce dernier a continué sa scolarité au lycée Pierre-Loti de Rochefort avant de s'inscrire à la faculté de droit de Bor-

deux. En 1955, il devient avocat au barreau de La Rochelle où ses talents d'orateur ne tardent pas à lui forger une certaine réputation. Pendant qu'André Salardaine mène ses grands travaux, Michel Crépeau observe et commente les actions de la municipalité rochelaise. Selon lui, la gestion municipale d'André Salardaine, qui est membre de l'Union pour la Défense de la République (UDR), est un peu trop « bon chic bon genre ».

Au milieu des années 1960, Michel Crépeau décide qu'il gagnera La Rochelle qui n'a pas, selon lui, une âme gaulliste mais plutôt une âme qui dépasse les clivages politiques traditionnels. Ni de gauche, ni de droite, La Rochelle sera radicale. André Dulin, chef du radicalisme dans le département, qui a remarqué ce jeune orateur plein de fougue prêt à en découdre avec les gaullistes, invite Michel Crépeau à se présenter aux scrutins locaux. Les élections législatives de 1967 vont donc être pour lui l'occasion de son baptême en tant qu'homme politique⁶³⁹. Afin de remporter l'adhésion de la population locale, pour laquelle il n'est jusqu'alors qu'un illustre inconnu, il prononce de nombreux discours dans des salles parfois quasiment vides. Il organise aussi des meetings à l'Oratoire⁶⁴⁰ durant lesquels ses talents d'orateur ne passent pas inaperçus.

De plus, sa relation amicale avec René Chevalier, éditeur de l'hebdomadaire *La Dépêche d'Aunis et de Saintonge*, lui permet d'avoir une tribune quand il le souhaite dans les colonnes de ce journal. Enfin, Michel Crépeau, disant aimer le contact humain, va mener sa campagne en allant à la rencontre, comme il le dit lui-même, des exclus, des mal-payés et des mal-logés. Michel Crépeau va donc notamment à la rencontre des habitants des Minimes pour écouter leurs revendications. Et en cette période de grands travaux dans leur quartier, ces derniers, qui vivent dans la crainte d'une expropriation prochaine, en ont beaucoup. André Prévost se souvient de l'impression positive laissée par le jeune candidat radical dans le quartier après ses rencontres informelles avec la population du quartier au bar *Le Plaisance* : « *Quand Crépeau venait pour ses réunions électorales, il payait le coup à tout le monde... Lui, il n'avait pas peur de venir tout seul aux Minimes*⁶⁴¹ ». Cette proximité et son talent d'orateur vont rapidement faire de Michel

639. Michel Crépeau a 37 ans lorsqu'il se présente à ces élections.

640. L'Oratoire est une salle municipale située au centre-ville de La Rochelle.

641. DUSSIER M., *Op. cit.*, p 160.

Crépeau un personnage populaire à La Rochelle.

Au cours de la campagne des élections législatives, le journal *Sud-Ouest* accorde une tribune libre aux candidats, dont André Salardaine, qui tient à préciser que depuis la mise en place du décret sur l'aide à l'industrie, le 2 mai 1964, des emplois ont été créés à La Rochelle par décentralisation, notamment grâce à l'implantation de l'usine Simca. Selon lui, ce bilan est positif mais il n'y a pas que le développement industriel sur lequel doit compter la circonscription rochelaise. Il faut tout mener de front : l'industrie, le commerce, la pêche mais aussi le tourisme.

Et selon lui, contrairement à ce qu'avancent certains de ses adversaires politiques, la plaisance n'est pas réservée qu'à la classe aisée. Le député sortant insiste beaucoup sur le fait que la plaisance n'est pas réservée à une élite car il sait que, depuis la mise en place du projet luxueux d'une marina aux Minimes, un certain nombre d'électeurs commencent à le considérer comme étant le candidat de la classe aisée. André Salardaine reste pourtant convaincu que ce port et l'aménagement de son quartier vont permettre à la ville de connaître un formidable essor touristique. C'est pourquoi il considère légitime que tous les Rochelais participent à l'effort financier nécessaire à la concrétisation de ce projet : « *Bien entendu, si l'on considère que la plaisance n'est qu'une distraction pour gens riches, on peut penser qu'il leur revient de supporter la dépense. Mais il s'agit d'autre chose. Outre que le voilier et le bateau à moteur se sont démocratisés, il faut voir que la plaisance et le tourisme constituent désormais une industrie qui fait vivre hôtels, restaurants, campings, commerces alimentaires et autres... sans parler d'une industrie navale qui se développe et dont on ne peut nier qu'elle constitue une vocation majeure de La Rochelle [...]*⁶⁴² ». De plus, même si l'Etat contribue peu financièrement à la création de ce port, le député sortant pense que la ville aurait tort « *d'attendre le bon vouloir des capitalistes de la Côte d'Azur*⁶⁴³ » qui concentre beaucoup de projets de création de ports de plaisance, pour développer localement le tourisme par le biais de la construction d'un grand port de plaisance. André Salardaine évoque ici les investisseurs privés qui, par effet d'entraînement, rassurés par l'engagement de l'Etat, ont eux aussi participé à l'aménagement du littoral

642. « Quelques réflexions », *Sud-Ouest*, 10 février 1967, Jx 262/116, ADCM.

643. *Ibid.*

de Languedoc-Roussillon. Selon lui, il faut provoquer les choses sans attendre qu'un miracle venu de l'Etat survienne : « *Voilà qui n'étonnera que ceux qui ont pris pour habitude de ne rien faire en espérant la manne céleste et en rêvant, car c'est rêver de se contenter de dire : ce qu'il faut, ce sont des hôtels, des campings, des commerces, etc... Ces superstructures ne viendront qu'après l'infrastructure, c'est-à-dire avec un port et une zone neufs, dignes de ce nom et du prestige de la ville* ⁶⁴⁴ ».

Ainsi, alors qu'André Salardaine, député UNR sortant, lance de grands projets pour la ville, Michel Crépeau donne, quant à lui, l'impression de s'intéresser d'abord à la classe populaire. La lutte entre les deux candidats favoris s'annonce âpre. Au premier tour des élections législatives de 1967, Michel Crépeau se qualifie pour le second tour face à André Salardaine en récoltant 32,40 % des voix. Malgré un score honorable, signe d'une popularité naissante, Michel Crépeau ne ravit pas la première place au député-maire sortant, André Salardaine.

TABLE 4.1 – Elections législatives de 1967 ⁶⁴⁵

1 ^{er} tour (5 mars)			
André Salardaine	(UDR)	24 184	45,28 %
Michel Crépeau	(FGDS)	17 305	32,40 %
Léon Belly	(PCF)	10 496	19,65 %
M. Rouscasse	(PSU)	1 422	2,67 %
2 ^{ème} tour (12 mars)			
André Salardaine	(UDR)	26 430	50,53 %
Michel Crépeau	(FGDS)	25 875	49,47 %

Le score d'André Salardaine, qui ne bénéficie pas d'une victoire écrasante sur son jeune adversaire, s'explique notamment par un contexte national qui commence à être défavorable au gouvernement. Ces élections législatives sont remportées de justesse par la majorité gaulliste ⁶⁴⁶. Pour Michel Crépeau, sa défaite est clairement due à la division de la gauche. Alors

644. *Ibid.*

646. AUDIGIER F., « Le groupe gaulliste : quand les "godillots" doutent », *Parlement[s], Revue d'histoire politique*, n° 9, 2008, p. 12–30.

qu'André Salardaine est seul à la barre de la droite gaulliste, la gauche, elle, est partagée entre Michel Crépeau le radical et Léon Belly le communiste. Avant la percée des radicaux de gauche, le PCF était l'adversaire principal de l'UDR. Lors de ces élections législatives, Léon Belly remporte 19,65 % des suffrages. Au deuxième tour, Michel Crépeau obtient 49,47 % des voix en rassemblant les voix de gauche mais aussi, comme il le dira lui-même, les voix d'électeurs de droite n'appréciant guère de Gaulle. André Salardaine l'emporte avec 50,53 % des voix. Michel Crépeau est passé très près du mandat de député. L'enseignement de ces élections est simple pour le jeune homme politique: « *On gagne les élections en additionnant les voix*⁶⁴⁷ ».

Après ce premier échec électoral qui marque des débuts prometteurs sur la scène politique locale, Michel Crépeau décide de se présenter six mois plus tard, en octobre, aux élections cantonales du secteur La Rochelle-ouest. Ayant compris quelle était la cause principale de sa défaite aux élections législatives, le candidat radical décide d'entamer rapidement des pourparlers avec le PCF qui accepte de lui accorder son soutien au second tour. Cette alliance permet à Michel Crépeau de l'emporter face au candidat soutenu par le maire. Le candidat élu ne compte pas s'arrêter aux élections cantonales. Son objectif est clairement défini. Il souhaite prendre la mairie de La Rochelle à André Salardaine. Un facteur pourrait d'ailleurs permettre à Michel Crépeau de concrétiser ses objectifs plus rapidement qu'il ne pouvait l'imaginer. En 1968, suite aux événements de mai, la situation politique nationale est plutôt houleuse⁶⁴⁸. Conséquence directe de ce climat tendu au sein de la société française, de Gaulle, qui souhaite acquérir une nouvelle légitimité, décide, le 30 mai, la dissolution de l'Assemblée nationale. De nouvelles élections législatives sont organisées.

C'est ainsi qu'un nouvel acteur fait son apparition sur la scène politique locale. Philippe Dechartre, qui se définit comme étant un gaulliste de gauche veut obtenir la députation. Ce nouveau venu, en se présentant pour l'UDR, vole donc la vedette à André Salardaine qui, n'étant pas soutenu par son parti, ne se représente pas aux élections législatives qu'il avait pourtant remportées à peine un an plus tôt. Lors de ces élections, qui sont décisives pour l'avenir du gou-

647. ROCHEAU A. et VINCENT C., *Art. cit.*, p. 11.

648. GOBILLE B., *Mai 68*, Repères, La Découverte, Paris, 2008, 120 p.

vernement gaulliste, le climat politique à La Rochelle, comme partout en France d'ailleurs, est tendu. Mais contre toute attente, la gauche ne va pas profiter de cette forte mésentente entre le peuple et son gouvernement. Une véritable vague gaulliste déferle sur la France puisque l'UDR remporte 454 sièges à l'Assemblée nationale contre seulement 57 sièges pour la gauche. Après cette période difficile, c'est une immense victoire pour de Gaulle.

TABLE 4.2 – Elections législatives de 1968 ⁶⁴⁹

1 ^{er} tour (23 juin)			
Philippe Dechartre	(UDR)	25 526	49,15 %
Michel Crépeau	(FGDS)	17 564	32,82 %
Léon Belly	(PCF)	8 841	17,03 %
2 ^{ème} tour (30 juin)			
Philippe Dechartre	(UDR)	27 611	51,83 %
Michel Crépeau	(FGDS)	25 664	48,17 %

Bien que les parachutés ne soient guère appréciés en règle générale, Philippe Dechartre, le candidat UDR, remporte les élections avec 51,83 % des voix contre 48,17 % des voix pour Michel Crépeau. Malgré ce nouvel échec qui le prive d'un mandat de député, ce dernier reste motivé dans son combat pour l'obtention de la ville. André Salardaine, quant à lui, s'apprête à briguer un troisième mandat de maire. Ainsi, le destin du port de plaisance des Minimes, dont les contours sont dessinés entre 1969 et 1971, va se retrouver aux élections municipales de mars 1971 entre les mains de ces trois hommes politiques : André Salardaine l'ayant porté depuis 1964, Philippe Dechartre, qui se déclare favorable à l'édification d'une marina, et Michel Crépeau, farouchement opposé à ce projet de port de plaisance.

* * *

Ayant finalement pris conscience de l'essor de la plaisance et des impacts économiques que cette dernière pouvait avoir sur le territoire rochelais, la municipalité de La Rochelle a commencé à aménager son port dès 1964 mais en sachant déjà que cette activité allait rapidement nécessiter l'aménagement d'infrastructures portuaires conséquentes. En 1964, Eric Tabarly a remporté l'OSTAR et avec cette course le statut d'icône, voire de père de la plaisance moderne. La même année, le conseiller municipal Rémy Madier, qui travaille depuis 1962 sur l'idée d'un port de plaisance, présente l'avant-projet Richelieu au conseil municipal qui adopte ce dernier. La ville de La Rochelle décide donc en cette période faste pour la plaisance de devenir acteur de son développement. Face au projet Richelieu, un autre projet qui ne redessinerait pas autant la structure urbaine, voit le jour. Après un débat passionné, le deuxième projet est choisi en 1965 et entraîne avec son adoption une mutation profonde du quartier des Minimes qui, jusqu'alors, paraissait oublié car n'ayant bénéficié de presque aucun aménagement. En 1969, les digues du port des Minimes sont érigées mais, déjà, la future marina Richelieu est devenue l'objet de discorde. Les élections municipales de mars 1971 vont permettre aux citoyens rochelais de se positionner en arbitre vis-à-vis de deux candidats aux visions diamétralement opposées.

Chapitre 5

La plaisance, un élément important de l'évolution du littoral charentais (1962–1969)

Au XIX^e siècle, le rivage devient un lieu de délectation et de liberté⁶⁵⁰. Depuis le début des années 1960, la navigation pour le plaisir devient après les navigations de pêche et de commerce un nouveau moyen de créer de la richesse par le biais du tourisme. Certains considèrent que cette pratique hédoniste qu'est la plaisance illustre une marchandisation de l'imaginaire⁶⁵¹. Elle ne serait finalement que la valeur marchande d'un mythe dans une société qui plonge à corps perdu dans la consommation. L'industrialisation et l'urbanisation sont deux facteurs qui ont profondément participé à la mutation des rapports de l'homme et de l'espace⁶⁵². Nous allons donc nous demander si l'engouement pour la plaisance est à l'origine ou non d'une importante modification du paysage littoral charentais. Puis, notre réflexion se portera en particulier sur la création d'un grand port de plaisance à La Rochelle. Nos investigations nous permettront de constater si cet important aménagement est la cause ou non du développement portuaire de plaisance en Charente-Maritime ou bien si l'essor de cette pratique s'est produit de manière homogène sur tout le territoire départemental, entraînant ainsi la création d'infrastructures portuaires adaptées.

650. CORBIN A., *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage, 1750-1840*.

651. SONNIC E., « Le bassin de navigation : d'une pratique de l'espace loisir à la construction d'un territoire ? », *Norois*, n° 190, 2004, p. 55–66.

652. ROUX M., « Le regard manichéen des Français sur l'océan », *Norois*, n° 175, 1997, p. 479–493.

L'étude de l'émergence de nombreux projets d'aménagements portuaires en lien direct avec l'essor de cette pratique dans le département, ainsi que l'étude de cas de la création du port de plaisance de Royan vont permettre de répondre à ces questions. L'objectif est de déterminer par quel processus l'émergence de ces projets a eu lieu et si ces derniers ont été influencés par la mise en place du projet d'un port de plaisance à la Rochelle. Nous nous demanderons donc si d'autres idées ont vu le jour avant 1964, année d'adoption par le conseil municipal de l'avant-projet d'un grand port de plaisance à La Rochelle ou si les projets mis en place à partir de 1965 en Charente-Maritime sont au contraire en lien direct avec la création du port des Minimes.

5.1 Un paysage portuaire qui se redessine (1962–1969)

5.1.1 Une guerre toponymique pour un élan touristique

Jusqu'au début du XX^e siècle, la Charente-Maritime était la Charente-Inférieure. Le 6 février 1790, l'assemblée constituante créa les départements et leur attribua leurs noms souvent déterminés en fonction de facteurs géographiques. Ainsi, la Charente-Inférieure dut son nom au fait que ce territoire se trouvait sur le cours inférieur du fleuve Charente. Le département de la Seine-Inférieure se trouva dans la même configuration géographique mais sur le fleuve de la Seine⁶⁵³. Durant la seconde moitié du XX^e siècle, six départements sont autorisés à changer de nom : la Seine-Inférieure devient la Seine-Maritime en 1955, la Loire-Inférieure obtient le nom de Loire-Atlantique en 1957, les Basses-Pyrénées se transforment en Pyrénées-Atlantiques en 1969, les Basses-Alpes deviennent, quant à elles, les Alpes-de-Haute-Provence en 1970 et plus tard les Côtes-du-Nord sont rebaptisées en 1990 les Côtes d'Armor⁶⁵⁴. Mais le premier département à qui l'Etat permet de changer de nom est la Charente-Inférieure. En effet, ce nom, qui est censé refléter l'identité d'un territoire, donne dans les faits une image péjorative du département. Ainsi, le 4 septembre 1941, une loi attribue le nom de Charente-Maritime à ce département. Cette première démarche en faveur du développement d'une meilleure image du département se conjugue à d'autres initiatives à l'échelle nationale dont l'objectif est plus précisément le développement touristique.

Attribuer un label touristique à une portion de littoral est un phénomène qui est apparu dès la fin du XIX^e siècle, lorsque ce territoire entre terre et mer commence à devenir un espace attractif synonyme d'évasion. Cette identité littéraire des côtes (fig. 5.1) fut alors souvent choisie, selon des méthodes publicitaires, de « réclame » à l'époque, par des hommes de lettres de renom chargés de « *bâtir une image attractive de ces côtes, séduire les touristes et assurer le développement économique des lieux*⁶⁵⁵ ». Cette appellation porteuse d'imaginaire permet

653. MARIE-ANGE G., « Changer de nom pour changer d'image. Le cas des modifications de dénomination de département », *Mots. Les langages du politique*, n° 97, 2001, p. 15–29.

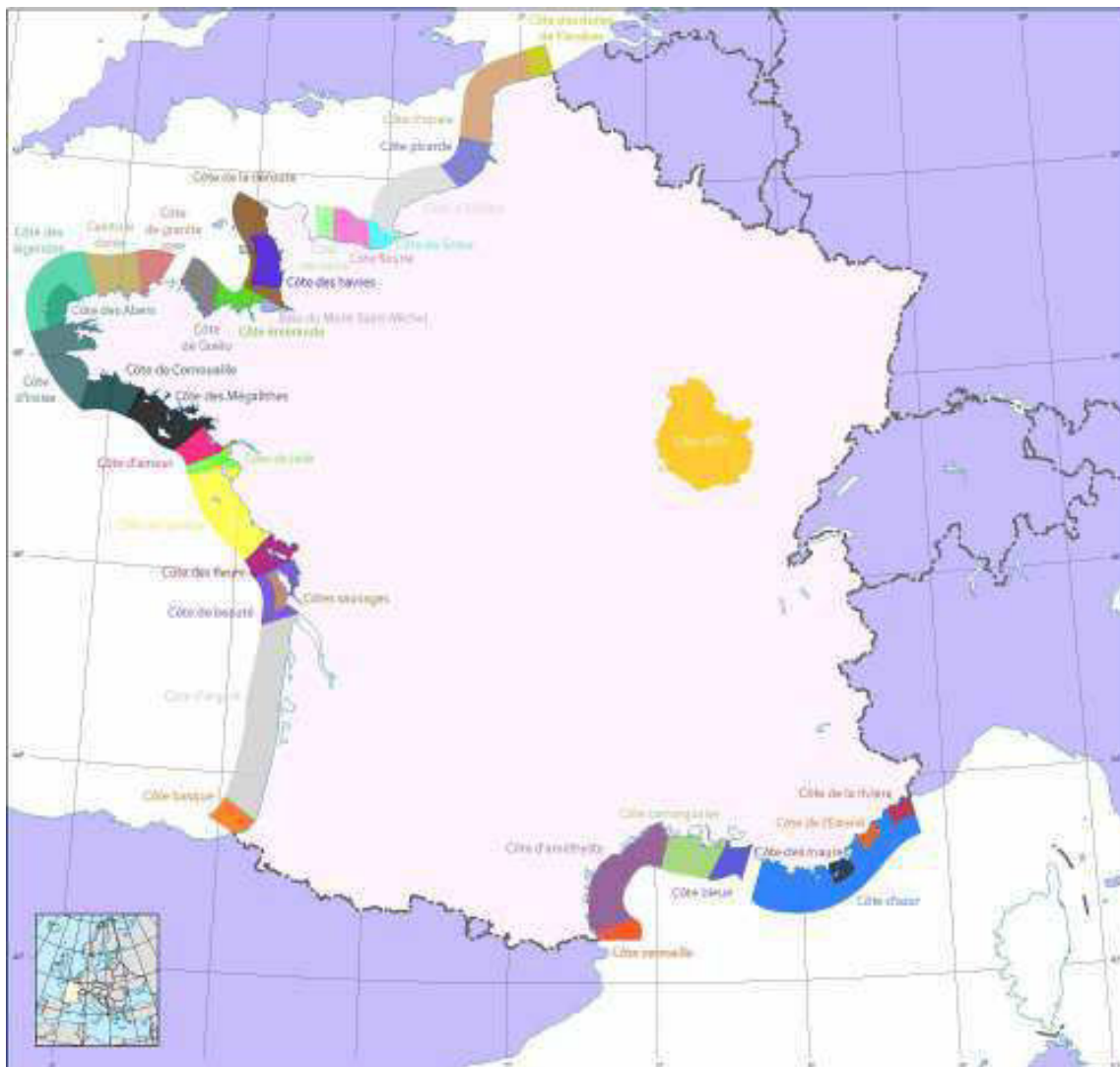
654. *Ibid.*

655. BERTHO-LAVENIR C. et LATRY G., « Côte d'Argent, Côte d'Emeraude : les zones balnéaires entre nom de marque et identité littéraire », *Le Temps des Médias*, n° 8, 2007, p. 105–117.

5.1. Un paysage portuaire qui se redessine (1962–1969)

au littoral des alentours de Saint-Malo de devenir dès 1894 la Côte d’Emeraude car les fonds marins de cette région rappelaient la couleur de cette pierre précieuse. En 1911, le littoral de Boulogne-sur-Mer devient la Côte d’Opale car le soleil couchant sur la mer donnerait des reflets particuliers. L’objectif de ces labels touristiques est une nouvelle manière, par leur aspect poétique incitant au rêve, de séduire le public susceptible de venir séjourner sur le littoral. S’inscrivant elle aussi dans cette démarche promotionnelle des différentes côtes du littoral français, la région de Royan devient la Côte de Beauté.

FIGURE 5.1 – Labels touristiques attribués au littoral français (2014)⁶⁵⁶



Le 31 octobre 1962, le littoral atlantique charentais est baptisé Côte de Lumière⁶⁵⁷ lors

657. « Le littoral atlantique charentais devient la Côte de Lumière », *Sud-Ouest*, 31 octobre 1962, Jx 262/90, ADCM.

d'une réunion de la commission du tourisme et d'expansion économique de la Charente-Maritime, des représentants des édiles locaux et départementaux, des chambres de commerce, d'agriculture et des métiers, des syndicats d'initiative, de l'hôtellerie mais aussi des commerçants de produits du terroir charentais. Cette Côte de Lumière représente un territoire qui s'étend sur trois cents kilomètres de côte dont cent kilomètres de plages, de la baie de l'Aiguillon à l'estuaire de la Gironde et comprenant les îles du pertuis d'Antioche (Ré, Oléron et Aix)⁶⁵⁸. L'appellation Côte de lumière est choisie en référence à la luminosité exceptionnelle de cette région littorale qui constitue un atout touristique majeur.

Cette affirmation est-elle le fruit d'un certain chauvinisme de la part des professionnels du tourisme de Charente-Maritime ou se vérifie-t-elle vraiment ? Les conditions climatiques des régions du littoral de l'Atlantique et de Manche ont été évaluées dans une étude dont les résultats confirment les prétentions de la commission du tourisme et d'expansion économique de la Charente-Maritime puisque la zone géographique Vendée - Charentes se classe en première position du classement devant la Bretagne-sud, les Landes et le Pays Basque, la Bretagne-nord et l'Iroise et enfin la région Manche-Est, Pas-de-Calais. Ces deux départements limitrophes que sont la Vendée et la Charente-Maritime doivent cette consécration à un fort ensoleillement et à la présence durant l'été de brises modérées et régulières. En Bretagne-sud, le climat est quasiment semblable. Toutefois, avec une température de l'eau et de l'air moins élevée, ainsi que des précipitations plus importantes, cette zone géographique obtient des résultats inférieurs à la Vendée et à la Charente-Maritime. C'est aussi le cas des Landes et du Pays Basque qui disposent d'un climat certes plus chaud mais légèrement moins ventilé et avec de violents orages d'été. Enfin, les zones septentrionales telles que la Bretagne-nord, l'Iroise, la Manche et le Pas-de-Calais, soumises à un climat davantage pluvieux, venteux et des températures plus fraîches que sur la côte atlantique, finissent en dernière place de ce classement⁶⁵⁹.

Il paraît donc évident pour les autorités du tourisme de Charente-Maritime d'insister forte-

658. *Ibid.*

659. ROUX M., « Imaginaire, pratique sportive, valeur de l'espace. La plaisance sur la côte atlantique française », *Norois*, n° 163, 1994, p. 419-428.

ment sur cet aspect attractif de « *pays du beau temps permanent où il fait bon vivre* » en attribuant au littoral charentais le label touristique de Côte de Lumière. Or, les autorités du tourisme vendéen ont aussi décidé d'utiliser ce nom. La commission du tourisme de Charente-Maritime qui souhaite mettre en avant ses atouts propres et se démarquer de la Vendée décide donc de trouver un nouveau nom à une grande partie du littoral de Charente-Maritime qui se retrouve désormais sans identité touristique propre, entre la Côte de Lumière vendéenne et la Côte de Beauté de la région royannaise.

Le débat sur le choix d'un nouveau nom dure plusieurs années. L'idée de Côte de plaisance est évoquée mais cette dernière suscite très vite la polémique. Pour ses défenseurs, il s'agit pourtant d'une évidence. Le littoral de Charente-Maritime, grâce à la mer des pertuis, protégée par les îles de Ré et d'Oléron, confère aux plaisanciers un environnement rassurant qui leur donne le sentiment de pouvoir naviguer en toute sécurité sans avoir à affronter la démesure d'un océan où leur regard ne pourrait s'accrocher sur aucun repère terrestre. De plus, ils peuvent accoster sur plusieurs îles. Toutefois, cette configuration de navigation est aussi vraie dans le sud de la Bretagne où les plaisanciers peuvent par exemple naviguer dans le golfe du Morbihan et partir à la découverte des nombreuses îles qui s'y trouvent. Le sentiment de sécurité et le désir d'insularité sont des éléments non-négligeables qui vont d'ailleurs contribuer au développement de la plaisance dans ces deux départements. En 1995, quasiment une commune sur deux en Bretagne est équipée d'un port de plaisance⁶⁶⁰. Le 8 avril 1970, le journaliste Louis Lanne consacre un article au littoral charentais qui, à défaut de Côte de plaisance, est finalement baptisé Côte des Charentes par l'Office départemental du tourisme⁶⁶¹. Cet essor de la plaisance dans le Morbihan étant déjà perceptible à la fin des années 1960, les Bretons vivant à La Rochelle vont donc demander de quel droit la Charente-Maritime pourrait s'accaparer le terme plaisance. Toutefois, ce désir de nommer le littoral Côte de plaisance est un révélateur des ambitions du département dans le domaine du tourisme nautique. Finalement, ce label touristique qui, selon les décideurs locaux, conviendrait à merveille, est abandonné « *sous peine de conflit grave avec le Morbi-*

660. LAGEISTE J., « Le nautisme en Bretagne », *Norwis*, n° 166, 1995, p. 443–452.

661. « Le littoral est baptisé "Côte des Charentes" à défaut de "Plaisance" choisi par l'Office départemental du tourisme », *Sud-Ouest*, 8 avril 1970, Jx 262/135, ADCM.

han⁶⁶² ». Le label touristique choisi est finalement l'appellation Côte de Charentes au pluriel car le département de la Charente, qui ne dispose pas d'un accès direct au littoral, décide de s'associer à la démarche de propagande touristique de la Charente-Maritime.

Cette décennie 1960 marque la concrétisation d'un engouement pour la plaisance dans le département qui se traduit notamment par la proposition du label touristique Côte de plaisance. Alors que l'aménagement d'un grand port de plaisance à La Rochelle est l'objet d'importantes réflexions de la part des édiles depuis le début des années 1960 et que ce dernier est sur le point de voir le jour en 1969, il paraît désormais important, dans une démarche comparative, de comprendre comment l'engouement pour la plaisance s'est traduit à l'échelle de la Charente-Maritime⁶⁶³. En 1963, le préfet de Charente-Maritime, M. Massol, déclare que le département est une mine d'or pour le tourisme et insiste particulièrement sur les possibilités importantes dans le développement du tourisme nautique. Dès sa prise de fonctions en 1962, il considère qu'il est primordial de donner au tourisme la place qu'il mérite au sein de l'aménagement du territoire départemental. Dès lors, il décide de créer une sous-commission du tourisme au sein de la commission départementale de l'équipement. L'objectif de cette sous-commission, constituée de membres ayant déjà travaillé sur l'essor du tourisme, est d'apprécier les possibilités d'aménagement pour la plaisance de la Charente-Maritime. Lors d'un discours sur l'essor extraordinaire de la voile, le préfet évoque principalement la renommée internationale de la Société de Régates Rochelaises. Toutefois, si la ville de la Rochelle a su démontrer son potentiel touristique, et particulièrement en matière de tourisme nautique, Claude Massol considère que le tourisme peut faire l'objet d'un « *développement insoupçonné* »⁶⁶⁴ dans diverses communes du département.

Un an plus tard, en 1964, l'Office départemental du tourisme de Charente-Maritime fait le bilan de son activité annuelle⁶⁶⁵. M. Tisserand, son directeur, expose, lors d'une assemblée générale réunissant notamment les sous-préfets du département, les nombreuses démarches en-

662. *Ibid.*

663. Développement des ports de la Charente-Maritime (ports de plaisance : étude de la SOGREA, 1975), C105, Service Maritime, Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Charente-Maritime (DDTM).

664. « *Le tourisme dans notre département* », *Sud-Ouest*, 6 décembre 1963, Jx 262/97, ADCM.

665. Rapport d'activité annuel, 1964, Office départemental du tourisme (1956-1979), 2132 W 33, ADCM.

treprises en faveur du développement touristique. L'Office recommande notamment d'édifier d'hôtels dans le tout le département et particulièrement sur l'île d'Oléron où les touristes, grâce à la mise en service du pont en 1966, seront rapidement plus nombreux. M. Tisserand insiste particulièrement sur le développement trop important de campings sur les îles et la côte au détriment de l'intérieur des terres. Outre l'attrait du littoral, le directeur considère que ce déséquilibre est en lien direct avec les réseaux de communication. En effet, selon lui, des efforts doivent être rapidement entrepris dans la construction de voies de communication, dans l'adduction en eau de certaines zones encore trop isolées et dans l'assainissement en général.

Puis, le directeur de l'office départemental du tourisme concentre son discours sur la plaisance. En 1964, malgré une présence visiblement plus importante des bateaux de plaisance dans les ports, aucune étude statistique n'a encore pu être menée concernant la fréquentation des ports. Toutefois, Les instances du tourisme local ont constaté que *« ceux-ci ont été complètement occupés au mois d'août, et que forts rares ont été les jours où ils ont pu offrir des places disponibles⁶⁶⁶ »*. Pour M. Tisserand, le développement extraordinaire de la plaisance *« démontre l'urgence extrême qu'il y a à aménager les ports et à élargir les plans d'eau »* même si la Charente-Maritime possède un potentiel touristique important, il convient d'agir très vite car, comme M. Tisserand le souligne fortement dans son intervention, *« ce que nous ne ferons pas ici, d'autres le feront ailleurs⁶⁶⁷ »*. En attendant la création, qu'il appelle de ses vœux, d'un ministère du tourisme et des loisirs bénéficiant de son propre budget, le directeur de l'Office départemental du tourisme insiste sur l'importance des subventions pour les aménagements envisagés car il faut, selon lui voir les choses en grand, pour que la Charente-Maritime se démarque des autres départements.

Si, depuis le début des années 1960, quelques projets d'aménagement de ports de plaisance commencent à voir le jour, à La Rochelle ou à Royan, aucun n'a été édifié. Cette activité en plein essor doit donc se greffer aux activités portuaires existantes et ainsi augmenter la pression sur des infrastructures portuaires vieillissantes et peu adaptées comme par exemple le vieux port

666. « La Charente-Maritime a une vocation touristique », *Sud-Ouest*, 16 décembre 1964, Jx 262/103, ADCM.

667. *Rapport d'activité annuel, 1964, Office départemental du tourisme (1956–1979)*, 2132 W 33, ADCM, p. 12.

de La Rochelle mais aussi de Saint-Martin-de-Ré, Fouras, Boyardville etc.

5.1.2 La solution provisoire de la reconversion de friches portuaires (1962-1966)

Durant les années 1960, la plaisance en France connaît un important essor. Pierre Le Roux, dans son étude sur le comportement des loisirs des Français⁶⁶⁸, a mené en 1967 une enquête portant sur les différentes pratiques sportives à partir d'un échantillon aléatoire de 8 013 ménages composés de 18 902 adultes⁶⁶⁹, choisis car étant représentatifs de la population française. Le nombre de sondés correspond à une proportion d'une personne interrogée sur 2 000 Français adultes. Cette enquête permet de constater le nombre d'adultes ayant pratiqué autrefois ou pratiquant régulièrement ou irrégulièrement un sport. Si la voile fait partie des sports cités, le motonautisme qui jouit pourtant aussi un important engouement, n'est pas pris en compte dans le cadre de cette enquête. Concernant la voile, alors que 190 000 affirment pratiquer régulièrement ce sport, 910 000 Français déclarent avoir pratiqué ou pratiquer irrégulièrement⁶⁷⁰. Ainsi, alors qu'en 2015, le ministère de l'écologie estime à 4 millions le nombre de plaisanciers, Pierre Leroux est en mesure d'avancer qu'environ 1 million de Français pratiquent déjà la voile en 1967. Ce chiffre inclut notamment les propriétaires de bateaux mais aussi les personnes naviguant à leurs côtés ou encore les stagiaires d'écoles de voile.

Celle que l'on surnomme « la quatrième marine » ne peut plus rapidement se contenter des infrastructures portuaires existantes. Si la Société des Régates Rochelaises occupe souvent le devant de la scène départementale, il existe plus d'une vingtaine de sociétés nautiques en Charente-Maritime qui contribuent par leur activité à l'augmentation de la fréquentation des ports. En 1965, près de 1 200 bateaux de plaisance ont fait escale dans la ville, ce qui représente une augmentation nettement perceptible par rapport aux autres années. La construction du port des Minimes est donc attendue avec impatience par les plaisanciers. Mais cet essor de la plaisance n'a pas uniquement touché La Rochelle. De nombreuses villes portuaires ou non de Charente-Maritime ont elles aussi pris la décision de se rendre attractives en s'équipant.

668. LE ROUX P., *Op. cit.*

669. Dans le cadre de cette étude, un adulte est une personne âgée de plus de 14 ans.

670. PLUVINAGE F. et PLUVINAGE M., *Op. cit.*, p. 43.

Plusieurs anciens ports de commerce, tels que Rochefort, Marennes ou Ars-en-Ré, ont profité de cet engouement pour reconvertir leurs infrastructures portuaires laissées à l'état de friches depuis plusieurs dizaines d'années.

Durant la première moitié du XX^e siècle, les deux bassins à flot de commerce de Rochefort construits entre 1859 et 1869 ainsi que le troisième bassin créé en 1890 eurent une activité régulière mais plus modeste que celle du port de commerce voisin de la Pallice. Rapidement, l'idée d'une affectation de l'un de ces bassins à l'activité de plaisance commença à voir le jour. Dès 1958, un journaliste dénonça le manque d'équipements portuaires adaptés aux besoins de ses usagers : « *A quand un port de pêche correct à Rochefort par utilisation du bassin n° 1 qui en outre servirait de port de plaisance pour les clubs nautiques de l'intérieur et même de Fouras ?*⁶⁷¹ ».

En 1965, alors que certains évoquent déjà un projet de création de port de plaisance, des plaisanciers rochefortais décident de précipiter les événements en entreprenant la construction d'une cale de mise à l'eau sur les berges de la Charente, à Port-Neuf. Cet aménagement « amateur » d'un plan incliné marque les prémices de la création du Club Nautique Rochefortais (C.N.R.)⁶⁷². En complément de la réalisation d'autres équipements sportifs, tels que des piscines et une patinoire⁶⁷³, et dans l'optique de redonner à Rochefort sa vocation maritime par le biais de la plaisance, le conseil municipal adopte le 25 avril 1966 un avant-projet d'aménagement de port de plaisance⁶⁷⁴. L'objectif est d'équiper dans un premier temps le bassin numéro 1 qui est devenu au fil du temps une sorte de *no man's land* où se côtoient plus d'un hectare de roseaux, de vases et de détritus⁶⁷⁵. Ce port de plaisance pourrait accueillir chaque année entre 200 et 250 bateaux.

671. « En flânant au bord de l'eau », *Sud-Ouest*, 15 avril 1958, Jx 262/63, ADCM.

672. « Rochefort, port de plaisance », *Sud-Ouest*, 8 novembre 1965, Jx 262/108, ADCM.

673. « Deux piscines, une patinoire, un port de plaisance : l'équipement sportif de notre ville est en bonne voie de réalisation », *Sud-Ouest*, 27 avril 1966, Jx 262/111, ADCM.

674. Port de plaisance bassin 1, ROCH 4, Série W, Fonds Direction Départementale de l'Équipement, Service Maritime, Subdivision Rochefort Hydrologie Maritime, ADCM.

675. « Des bateaux de plaisance dans le port ? Oui ! Si le projet d'aménagement du bassin numéro 1 est accepté. », *Sud-Ouest*, 20 avril 1966, Jx 262/111, ADCM.

En juin 1967, le directeur du service des études de la Commission Interministérielle d'Aménagement Touristique du Littoral (CIATL), Jean Lamoureux, fait part au Directeur Départemental de l'Équipement, Marcel Fuzeau, de son enthousiasme concernant la réalisation de ce projet peu onéreux puisqu'il s'agit d'une reconversion d'infrastructures portuaires existantes dans un site agréable pour les touristes⁶⁷⁶. En 1969, l'aménagement pour la plaisance du bassin n° 1 commence. Puis en 1974, le contrat ville moyenne lancé par l'État permet d'amorcer une politique de réhabilitation de l'habitat mais aussi de développement de nouveaux équipements à Rochefort, ce qui autorise la reconversion d'un deuxième bassin de commerce pour la plaisance.

L'île de Ré n'est pas exclue de cet engouement pour la plaisance. Au contraire, cette dernière constitue un pôle d'attraction puisqu'elle aurait attiré en 1965, selon la presse régionale, un millier de plaisanciers⁶⁷⁷. Des extensions aux infrastructures portuaires existantes sont donc envisagées⁶⁷⁸. Le bassin à flot du port de Saint-Martin, qui est à nouveau fonctionnel depuis 1961, attire de nombreux bateaux de plaisance mais pour l'instant aucune infrastructure ne leur est réservée⁶⁷⁹. En 1966, le nouveau port de plaisance d'Ars-en-Ré, inauguré par le préfet de Charente-Maritime, Daniel Doustin, dispose d'une capacité d'accueil de plus de 250 places⁶⁸⁰. Suite à une crise de la vente du sel, cet ancien port de cabotage et de pêche a été en grande partie déserté durant l'Entre-deux-guerres. L'industrie touristique renforcée par le développement du nautisme permit de redonner vie au village rétais. En effet, dans les années 1930, la navigation de loisir trouva dans le fier d'Ars un cadre de navigation idéal pour de nombreux plaisanciers. Après la Seconde Guerre mondiale, ce petit port composé à l'époque d'un unique bassin de chasse, connut une telle affluence qu'en 1952 le Cercle Nautique d'Ars-en-Ré (C.N.A.R.) fut créé. Si Ars-en-Ré fut le théâtre d'un essor de la plaisance depuis les années 1930, l'organisation de l'activité commence véritablement avec la création du C.N.A.R. En 1955, c'est au tour de l'école de voile d'Ars-en-Ré d'ouvrir ses portes. Un bateau, le *Cazavant*, est même spécia-

676. Lettre du CIATL à la Direction Départementale de l'Équipement, 19 juin, Port de plaisance, dossier d'adjudication, 1969, ROCH 38, Série W, Fonds Direction de l'Équipement, Service Maritime, Subdivision Rochefort Hydrologie Maritime, ADCM.

677. « Le bassin commence à revivre », *Sud-Ouest*, 8 septembre 1961, JX 262/84, ADCM.

678. Dossier Ars-en-Ré, Service Maritime, DDTM 17 (dépouillement avant classement, 2008).

679. « Le bassin commence à revivre », *Sud-Ouest*, 8 septembre 1961, JX 262/84, ADCM.

680. « M. Doustin, préfet de la Charente-Maritime, a inauguré hier, le nouveau port de plaisance d'Ars-en-Ré. », *Sud-Ouest*, 18 juillet 1966, Jx 262/113, ADCM.

lement conçu pour la navigation dans le Fier d’Ars par Gaston Cazavant, charpentier de marine et propriétaire de l’Atelier du Marais à Ars-en-Ré.

Le développement de la plaisance est tel que la municipalité d’Ars-en-Ré envisage rapidement la création d’un nouveau bassin et d’une base nautique. Toutefois, jugeant difficilement compatible les intérêts ostréicoles, salicoles et agricoles, omniprésents dans le fier d’Ars, avec des intérêts balnéaires, cette dernière préfère attendre. Le 24 juin 1961, le conseil municipal, conscient du nombre de plus en plus important de bateaux de plaisance dans son port, examine un avant-projet d’aménagement présenté par les Ponts et Chaussées. Celui-ci prévoit la suppression du pont qui ferme le bassin de chasse. Or, ce dernier étant un élément indispensable à l’exploitation des marais salants, l’avant-projet des Ponts et Chaussées est rejeté par le conseil municipal d’Ars-en-Ré. En 1962, l’importante affluence des plaisanciers entraîne la saturation de l’avant-port. Le 22 août, le conseil municipal, craignant que cette situation perdure et fasse fuir les plaisanciers, demande aux Ponts et Chaussées de réaliser un nouveau projet afin d’améliorer leurs conditions d’accueil.

Le 17 juillet 1966, le port d’Ars-en-Ré devient officiellement un port de plaisance. L’aménagement de l’ancien bassin pour la plaisance permet la création de 250 places supplémentaires⁶⁸¹ et porte la capacité d’accueil du port à 420 bateaux⁶⁸². Séparé du reste du port par une écluse, ce nouveau bassin de plaisance est inauguré en présence du préfet car, à ce moment, le port est géré par le département. La municipalité d’Ars-en-Ré envisage d’ailleurs d’en demander la concession mais finalement. Mais cette dernière se ravise lorsqu’elle réalise que les bénéfices engendrés par l’exploitation du port ne suffiront à couvrir ses frais d’entretien⁶⁸³.

Le développement du tourisme nautique dans les années 1960 incite aussi les investisseurs à s’intéresser au littoral. En 1967, une société franco-canadienne, la société Steinberg, qui a pour objectif d’équiper les ports de l’Atlantique « *pour que les escales des plaisanciers soient plus*

681. *Ibid.*

682. « Le port de plaisance : une réalisation importante pour le tourisme local », *Sud-Ouest*, 19 juillet 1966, Jx 262/113, ADCM.

683. Le port de plaisance, documentation municipale, Office de tourisme d’Ars-en-Ré, 2008.

*agréables*⁶⁸⁴ », propose un projet à la municipalité d'Ars-en-Ré. En contrepartie de l'aménagement de la zone portuaire, cette société privée demande au conseil municipal de lui accorder l'amodiation⁶⁸⁵ du port de plaisance. Le 1^{er} février 1968, le conseil municipal, intéressé par la proposition de la société Steinberg, lui demande de réaliser un projet complet. Le 28 juin 1968, après avoir étudié le projet, les élus s'apprêtent à donner ou non son accord à ce projet. Ce dernier prévoit l'aménagement d'un ensemble balnéaire comprenant des installations de réparation de bateaux mais aussi une piscine, des terrains de jeux et des ensembles d'habitation. L'objectif de cette société est donc de créer une station balnéaire complète dans le même esprit que ce qu'a voulu mettre en place le groupe Richelieu à la Rochelle en 1964. Ce projet, qui aurait transformé le port en station balnéaire, est sur le point de voir le jour car le conseil municipal se déclare à quatre voix pour, un vote blanc et cinq voix contre sa mise en œuvre. A une voix près, l'identité maritime d'Ars-en-Ré aurait été totalement modifiée.

En 1969, une autre société présente un projet d'aménagement de la prise de la criée, située aux abords du chenal, au nord-est du bassin de chasse. Ce projet qui s'intègre au plan d'urbanisme de la commune et favorise aussi son extension, reçoit l'accord quasiment unanime du conseil municipal. C'est ainsi qu'en 1970, le site est classé Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) en vue de son aménagement en port de plaisance. En 1980, après de nombreuses années de procédures administratives dont un long débat sur le transfert de la concession du département à la ville, les travaux du nouveau port de plaisance d'Ars-en-Ré commencent. Le cas de l'aménagement du port d'Ars-en-Ré, objet d'un vif intérêt de la part des plaisanciers depuis les années 1930 et de projets d'aménagement depuis 1962, est typique du développement de la plaisance et de ses besoins croissants en matière d'infrastructures portuaires. Même si ce port a vu le jour après la création du port des minimes, il n'a semble-t-il pas été créé sous l'influence de ce grand port, en témoigne le long processus nécessaire à son aménagement engagé par la municipalité, le département et des investisseurs privés dès le début des années 1960.

684. *Ibid.*

685. Amodiation : Ce terme est souvent confondu avec celui de propriété. Or, l'amodiation consiste en un louage rémunéré d'une partie des droits attachés à un domaine public pour une durée pouvant être indéterminée. Il s'agit donc d'un droit concédé, dans le cas présent à une société, afin qu'elle utilise une partie du domaine public maritime.

Le port de Marennes a lui aussi été pendant longtemps un port de commerce secondaire. A la fin du XIX^e siècle, afin d'accueillir des navires au tonnage plus conséquent, un bassin à flot fut aménagé. Mais le développement des réseaux routiers et ferrés porta préjudice à l'activité du port de commerce de Marennes. Malgré une importante activité ostréicole, le bassin à flot fut progressivement abandonné car les infrastructures nécessaires à l'ostréiculture étaient aménagées le long d'un bras du fleuve menant au bassin à flot. Les ostréiculteurs n'ayant pas besoin d'une telle infrastructure portuaire, ce bassin servit, semble-t-il, de cimetière à quelques bateaux désarmés. Signe de l'essor de la plaisance à l'échelle locale, une Société des Régates de Marennes et de la Seudre est créée en 1954⁶⁸⁶. Cette dernière organise pendant plusieurs années une seule régates annuelle jusqu'au milieu des années 1960 où elle réunit alors, grâce aux stages organisés pour la colonie scolaire de Boulogne-Billancourt, 40 licenciés seniors et 71 licenciés juniors⁶⁸⁷. L'activité modeste de cette société des régates n'est donc pas directement à l'origine de la création d'un port de plaisance à Marennes. Pourtant, dès le début des années 1960, la municipalité envisage sérieusement la reconversion de sa friche portuaire.

Des chantiers navals sont aussi présents aux abords du bassin à flot. Les chantiers Edouard Richard construisent des yachts reconnus dans le monde de la plaisance et notamment la série des *Chassiron* (fig. 5.2). Ces chantiers sont, avec la briqueterie de Marennes inaugurée en 1965, l'une des rares entreprises de la ville à employer une main-d'œuvre non ostréicole. Une vingtaine de salariés travaillent dans ce chantier qui, même s'il n'oublie pas la construction et la réparation des bateaux de pêcheurs, se consacre beaucoup à la construction navale de plaisance. Edouard Richard a d'ailleurs pris l'initiative de construire un quai devant son chantier et de l'équiper d'une grue permettant la mise à l'eau de ses yachts⁶⁸⁸. Ainsi, en 1962, le bassin à flot de Marennes accueille déjà les bateaux du chantier Richard.

Les titres et la légende de la photographie 5.2 sont annonciateurs de la création d'un futur port de plaisance à Marennes : « *Voici dans le port de Marennes, les trois derniers nés de la*

686. « Avant les régates de Marennes-Plage », *Sud-Ouest*, 11 juin 1954, Jx 262/40, ADCM.

687. « La Société des Régates de Marennes établit son bilan », *Sud-Ouest*, 2 octobre 1967, Jx 262/120, ADCM.

688. « Les bateaux hiverneront bientôt dans le port de plaisance », *Sud-Ouest*, 12 février 1966, Jx 262/110, ADCM.

FIGURE 5.2 – Trois yachts *Chassiron* au mouillage dans le bassin de Marennes⁶⁸⁹



série des Chassiron, yachts de croisière familiale, construits par le chantier Edouard Richard, de Marennes. Souhaitons que le port de Marennes puisse retrouver toute son activité, grâce à cette heureuse initiative, au moment où la navigation de plaisance est en plein essor⁶⁹⁰ ».

Le 22 décembre 1964, le conseil municipal de Marennes demande à l'Etat la concession du bassin à flot et d'une partie du chenal situés sur le domaine public maritime afin de les réhabiliter entre port de plaisance. En 1965, le nouveau maire de Marennes est Irène de Lipkowski, l'une des rares femmes politiques de ce début de seconde moitié de XX^e siècle mais aussi mère du nouveau maire de Royan, Jean de Lipkowski. Cette dernière poursuit le projet en demandant au service des Ponts et Chaussées de réaliser une étude pour l'aménagement d'un port de plaisance à Marennes. Le 9 juillet 1965, cet avant-projet, qui prévoit l'accueil d'une centaine de bateaux sur une surface totale d'un peu moins de deux hectares, est présenté au conseil municipal. Convaincu, ce dernier fixe les délais de réalisation de ces travaux à quatre ans pour la mise

690. « Marennes, port de plaisance ? », *Sud-Ouest*, 24 mai 1962, Jx 262/88, ADCM.

en place des moyens d'amarrage, des ouvrages d'accostage et des parkings. Il s'accorde aussi un délai de dix ans pour la création d'un bâtiment d'accueil, d'un garage à bateaux, de moyens de réparation et d'une installation d'avitaillement.

Souhaitant que le port de Marennes redevienne un lieu de vie, le conseil municipal souhaite aussi favoriser l'implantation de nombreux et divers équipements autour du port tels que « *des vitrines-expos, journaux-librairies, tabacs, souvenirs, coiffeurs soins de beauté, massages-saunas, restaurants, bars-dancings, piscines, cours de culture physique, natation, bureau de tourisme, jeux de société, shipchandler, motoriste et stations-service* ⁶⁹¹ ». Toutefois, certains conseillers municipaux émettent des doutes sur l'implantation de tous ces commerces sur le port. Certes, ils permettraient aux plaisanciers d'avoir un confort total mais ces derniers craignent que les commerces du centre-ville, qui se trouve de l'autre côté du parc municipal, finissent par disparaître. Ces commerces ne verront finalement pas le jour. Dès 1966, le futur port de plaisance de Marennes est déjà considéré comme étant, grâce à sa configuration protégée, l'un des lieux les plus sûrs pour l'hivernage des bateaux ⁶⁹². En février 1968, les services des Ponts et Chaussées procède à l'enlèvement des milliers de mètres cubes de vase qui se sont accumulés depuis l'abandon progressif du bassin ⁶⁹³. L'objectif est alors que le port puisse être accessible aux plaisanciers dès le début de la saison estivale ⁶⁹⁴.

Le 3 octobre 1969, le port de plaisance de Marennes, bien que principalement destiné à l'hivernage des bateaux, est inauguré en présence de deux ministres, Philippe Dechartre, secrétaire d'Etat à la population et à l'emploi ⁶⁹⁵ et Jean de Lipkowski, secrétaire d'état aux affaires étrangères mais aussi maire de Royan. Sont aussi présents Jean Chapon, directeur général des ports maritimes et des voies navigables, ainsi que Jean Velitchkovitch, secrétaire général de la marine marchande. En se rendant à Marennes puis à Châtelailon-Plage-Plage, ces représentants de

691. Délibérations du Conseil municipal, Aménagement du port de plaisance, 1966, liasse 13, dossier M 8, Versement W, Direction Départementale de l'Équipement, Service Maritime, Subdivision Rochefort Hydrologie Maritime, ADCM.

692. « Les bateaux hiverneront bientôt dans le port de plaisance », *Sud-Ouest*, 12 février 1966, Jx 262/110, ADCM.

693. Entretien des petits ports de Charente-Maritime, C 56, Service Maritime, DDTM 17.

694. « Le port de plaisance », *Sud-Ouest*, 24 février 1968, Jx 262/122, ADCM.

695. Philippe Dechartre est aussi l'un des futurs candidats des élections municipales de la Rochelle en 1971.

l'Etat veulent apprécier « *tous les grands problèmes d'infrastructure et d'économie qui doivent être résolus pour que la Charente-Maritime possède des équipements nécessaires à son développement futur*⁶⁹⁶ ». Les élus locaux espèrent alors que cette visite officielle de représentants de l'Etat marquera le début d'un engagement de sa part concernant l'aménagement touristique des côtes charentaises.

Comme le souligne le maire Irène de Lipkowski lors de son discours, la création du port de plaisance de Marennes permet de répondre à une demande forte qui provoque la saturation de beaucoup de ports en Charente-Maritime⁶⁹⁷. Si les premiers bateaux de plaisance arrivent assez rapidement, ils doivent pour l'instant s'amarrer contre les quais. En 1973, la municipalité équipe le port d'un ponton (fig. 5.3) afin de permettre aux plaisanciers d'accoster plus facilement⁶⁹⁸. En 1974, la saturation du bassin oblige finalement le conseil municipal à faire l'acquisition de plusieurs pontons pour une capacité d'accueil d'environ 150 bateaux.

5.1.3 La nécessité d'infrastructures portuaires modernes (1965-1969)

D'autres villes qui n'étaient pas portuaires comme Marennes le sont devenues grâce à la plaisance⁷⁰⁰. C'est notamment le cas de la station balnéaire de Châtelailon-Plage-Plage qui grâce à l'engouement pour cette pratique de quelques passionnés a fini par être équipée d'un port de plaisance. Fondé à la fin des années 1940, le Cercle de Voile de Châtelailon-Plage-Plage organise ses premières régates en août 1951⁷⁰¹ et attire des apprentis navigateurs surtout estivants. Toutefois, son développement ne se faisant principalement qu'au gré de la saison touristique, ce club connaît des difficultés durant les années 1950. Au milieu des années 1960, les administrateurs du Cercle de Voile et du Cercle de Motonautisme se réunissent en une seule et même structure, le Club Nautique de Châtelailon-Plage-Plage (C.N.C.P.)⁷⁰². En 1966, le C.N.C.P. s'équipe d'un local faisant office de voilerie et de vestiaires ainsi que d'un parking

696. « De La Pallice à Marennes, deux ministres et deux directeurs généraux ont débattu des problèmes ostréicoles et d'infrastructure portuaire », *Sud-Ouest*, 4 octobre 1969, Jx 262/132, ADCM.

697. « Un nouveau bond en avant pour Marennes : L'inauguration du port d'hivernage », *Sud-Ouest*, 8 octobre 1969, Jx 262/132, ADCM.

698. « Les aménagements du port », *Sud-Ouest*, 18 janvier 1973, Jx 262/152, ADCM.

700. Programme d'équipements des ports de plaisance français, B 15, Service Maritime, DDTM 17.

701. « La journée des régates a obtenu un grand succès », *Sud-Ouest*, 9 août 1951, Jx 262/23, ADCM.

702. « Au Cercle de la voile et de motonautisme », *Sud-Ouest*, 5 septembre 1967, Jx 262/120, ADCM.

FIGURE 5.3 – Le premier ponton du port de plaisance, Marennes (1973)⁶⁹⁹



(fig. 5.4) en bordure de plage⁷⁰³.

Si les dirigeants du club commencent à mettre en place des équipements, il n’y a pas véritablement de projet d’aménagement portuaire. Ceci s’explique sans doute par le fait que les adhérents du club naviguent surtout sur des dériveurs légers qui ne nécessitent pas d’infrastructures portuaires lourdes. Toutefois, en 1967, à l’occasion d’une réunion clôturant la saison, le président du club, M. Allard demande publiquement que la plage qui souffre de l’érosion, soit réensablée. En effet, la station balnéaire de Châtelailon-Plage se trouve dans une situation géographique à son développement. En effet, sa plage est en train de disparaître et elle ne dispose pas encore d’installations propres à la navigation de plaisance malgré des demandes d’aides répétées de la part des élus. Mais il exprime aussi son désir de voir quelques aménagements légers se réaliser. Il évoque notamment la construction nécessaire d’une cale de mise à l’eau⁷⁰⁵.

703. « Le Cercle de la Voile possède son parking », *Sud-Ouest*, 14 juillet 1966, Jx 262/113, ADCM.

705. « Au Cercle de la voile et de motonautisme », *Sud-Ouest*, 5 septembre 1967, Jx 262/120, ADCM.

FIGURE 5.4 – Parking à bateaux du Cercle de Voile, Châtelaiillon-Plage-Plage (1967)⁷⁰⁴



La visite en 1969 de Philippe Dechartre et de Jean de Lipkowski va permettre de faire évoluer la situation à Châtelaiillon-Plage. Alors que les travaux du port des Minimes commencent, un projet d'aménagement d'un port de plaisance de Châtelaiillon-Plage convainc le directeur des ports et des voies navigables. Il s'agit de la création d'un port au sud permettant une capacité d'accueil de 300 à 400 bateaux. La plage, sera quant à elle « engraisée » par apport naturel de sable nouveau⁷⁰⁶. L'annonce de cette nouvelle infrastructure portuaire à 15 kilomètres au sud de la Rochelle provoque l'enthousiasme des élus rochelais. En juillet 1970, à l'occasion de la remise des prix de régates organisées à Châtelaiillon-Plage, M. Girardeau, adjoint au maire de la Rochelle venu remettre la Coupe de la ville de la Rochelle, déclare que la ville est très heureuse de voir que l'aménagement du port « satellite » de Châtelaiillon-Plage va bientôt commencer : « Port satellite, Châtelaiillon-Plage sera d'un grand secours tant pour loger les bateaux que comme point d'arrêt et de refuge le cas échéant⁷⁰⁷ ». Le port de Châtelaiillon-Plage, décrit comme étant un port satellite du port des Minimes, ne répondrait donc pas à un besoin local

706. « De La Pallice à Marennes, deux ministres et deux directeurs généraux ont débattu des problèmes ostréicoles et d'infrastructure portuaire », *Sud-Ouest*, 4 octobre 1969, Jx 262/132, ADCM.

707. « L'équipage Durand-Mauroy remporte la Coupe de la Ville de La Rochelle à Châtelaiillon », *Sud-Ouest*, 22 juillet 1970, Jx 262/137, ADCM.

mais plus global de mise en place d'un réseau portuaire autour du grand port de plaisance de La Rochelle pouvant accueillir en escale les futurs nombreux bateaux arrivant des Minimes.

Les travaux du port de Châtelailon-Plage débutent en juillet 1970⁷⁰⁸. Le projet prévoit l'aménagement de 236 places principalement destinées à des bateaux de taille moyenne, entre 5,50 m et 8 m⁷⁰⁹. Le 4 juin 1971, le port de plaisance est inauguré en la présence du secrétaire d'état Philippe Dechartre. Il semble que la construction de ce port est déjà des effets positifs sur l'érosion de la plage puisque selon un journaliste : « *La construction de l'épi en enrochement, sur lequel s'appuie le port de plaisance, a permis, et cela est visible à l'œil nu, de gagner plus de cent mètres de largeur de sable et un mètre en hauteur. C'est concret, non ? alors que la plage devenait une plage aride et de galets*⁷¹⁰ ». En juillet 1971, le port accueille ses premiers plaisanciers sur un ponton de 36 places qui affiche déjà complet. Une fois entièrement équipé, le port pourra accueillir 260 bateaux⁷¹¹.

Plus au sud, la société des régates de la station balnéaire de Fouras a quant à elle été créée dès 1855. Fondée par des officiers de marine, ses objectifs étaient alors multiples comme en témoigne cet extrait d'une coupure de presse : « *Le but primitif de la société était de favoriser le développement de la marine de pêche, le pilotage, le transport ; d'augmenter le goût de la navigation de plaisance par des courses de yachts, de secourir les accidentés en mer, de récompenser les actes de dévouement accompli en ces circonstances*⁷¹² ». Si les régates annuelles organisées par cette société des régates ont bien lieu à Fouras, son siège se trouve au « *prestigieux port de guerre* » de Rochefort. Les participants étaient alors principalement des pêcheurs mais aussi des officiers de la Marine qui régataient à bord de baleinières. Ces régates, véritables fêtes marquant l'apogée de la saison estivale, étaient aussi l'occasion d'organiser divers jeux de

708. « Le port de plaisance », *Sud-Ouest*, 23 juillet 1970, Jx 262/137, ADCM.

709. Développement des ports de la Charente-Maritime (ports de plaisance : étude de la SOGREA, 1975), C105, Service Maritime, Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Charente-Maritime (DDTM). « Le Conseil municipal adopte le plan d'aménagement du port de plaisance », *Sud-Ouest*, 9 novembre 1970, Jx 262/139, ADCM.

710. « Trois inaugurations aujourd'hui à Châtelailon-Plage », *Sud-Ouest*, 4 juin 1971, Jx 262/142, ADCM.

711. « Trois pôles d'attraction de la station : Promenade de la falaise -Plage - Port de plaisance », *Sud-Ouest*, 7 août 1971, Jx 262/143, ADCM.

712. « La Société des Régates de Marennes établit son bilan », *Sud-Ouest*, 2 octobre 1967, Jx 262/120, ADCM.

plage.

Créé au début des années 1950, le Cercle Nautique Fourasin (C.N.F.) connut en 1956, selon ses représentants, un essor particulièrement remarquable. Comparativement à l'année passée, le C.N.F. organisa deux fois de régates pour lesquelles il accueillit plus de 300 participants venus du centre-ouest. Les bateaux du Cercle Nautique Fourasin ont aussi brillé par leur participation active à différentes régates locales telles que les régates de Port-des-Barques, Charron et Esnandes. Les effectifs du club ayant d'ailleurs eux aussi doublé, 35 bateaux et 80 membres inscrits, le club eut dès lors l'ambition de participer à des compétitions nationales et internationales. Pour cela, ses membres furent vivement encouragés à acquérir un bateau construit en série de types *Vaurien*, *Caneton*, *505*, *Corsaire* et *Bélouga*. Les dirigeants du club espéraient aussi pouvoir créer dès 1958 une école de voile ainsi qu'un centre d'entraînement au yachting léger regroupant les meilleurs équipages du centre-ouest. Malgré une activité croissante et de grandes ambitions, le Cercle Nautique Fourasin ne possédant pas encore de local occupait une petite baraque sur la plage sud. Les dirigeants du club, considérant qu'un local était indispensable à la renommée du club de la ville, firent d'ailleurs une demande aux services des Ponts et Chaussées et des sports de la ville ⁷¹³.

En 1965, le Club Nautique Fourasin a pu mettre à la disposition de ses adhérents 58 corps-morts dédiés aux bateaux de plaisance dans le petit port de la Coue. Mais face à une demande toujours croissante, les pouvoirs publics, vivement encouragés par le comité d'organisation du C.N.F., envisagent désormais l'aménagement d'un havre pour les bateaux de plaisance. Un chenal de plus de 200 mètres est creusé de la jetée du Port-sud vers le large, permettant ainsi aux bateaux de plaisance mais aussi de pêche d'accéder plus facilement à cette infrastructure portuaire ⁷¹⁴. La ville de Fouras, disposant de deux façades, au nord et au sud, un choix des sites doit être fait concernant l'aménagement de ce nouveau port de plaisance. Dans l'ensemble, les plaisanciers se prononcent en faveur d'un aménagement au sud de Fouras. En effet, un Port-sud

713. « La belle saison du Cercle Nautique Fourasin permet d'envisager l'avenir avec optimisme », *Sud-Ouest*, 25 septembre 1957, Jx 262/60, ADCM.

714. « Plus de deux cents bateaux "régateront" cet été, sous les couleurs du Cercle Nautique de Fouras. », *Sud-Ouest*, 11 juin 1965, Jx 262/106, ADCM.

à Fouras serait moins onéreux grâce au chenal déjà existant mais offrirait aussi un abri plus sûr. Enfin, ce port de plaisance se situerait à proximité immédiate du Cercle Nautique Fourasin, déjà implanté au Port-sud, plus proche du centre-ville de Fouras qu'un port au nord de la station balnéaire⁷¹⁵.

En juillet 1967, l'avant-projet d'un port en eau profonde au sud de Fouras a été établi par les services des Ponts et Chaussées qui a aussi mis au point un autre avant-projet de port en eau profonde à la pointe de la Fumée, un site plus excentré et peu urbanisé où se trouve un embarcadère pour l'île d'Aix et qui sert déjà d'abri à des plaisanciers. La livraison d'un port de plaisance au sud de Fouras pourrait être effective au bout de quatre ans de travaux et permettrait l'accueil d'environ 180 bateaux. Selon ses promoteurs, ce port situé à l'embouchure du fleuve Charente constituerait, une escale idéale pour les bateaux souhaitant se rendre au port d'hivernage de Rochefort, lui aussi sur le point de voir le jour⁷¹⁶. Toutefois, les besoins pour la plaisance sont tels que le conseil municipal de Fouras ne s'arrête pas à l'aménagement du Port-sud car le Port-nord, où des corps-morts ont été installés, accueille aussi des bateaux de plaisance.

En décembre 1967, en complément de ces deux structures, la mairie de Fouras ainsi que le service départemental des Ponts et Chaussées et les différents clubs ou associations en lien avec le nautisme, envisagent aussi, après étude de l'avant-projet des Ponts et Chaussées, la création d'un port de plaisance à la pointe de la Fumée⁷¹⁷. En 1968, les conseillers municipaux considèrent que « *le port pour grands bateaux de plaisance à La Fumée contribuera à l'essor économique et touristique de Fouras et de toute la région*⁷¹⁸ ». En juillet 1969, alors que le projet avance, une maquette du port de plaisance de La Fumée (fig. 5.5) est présentée à la population.

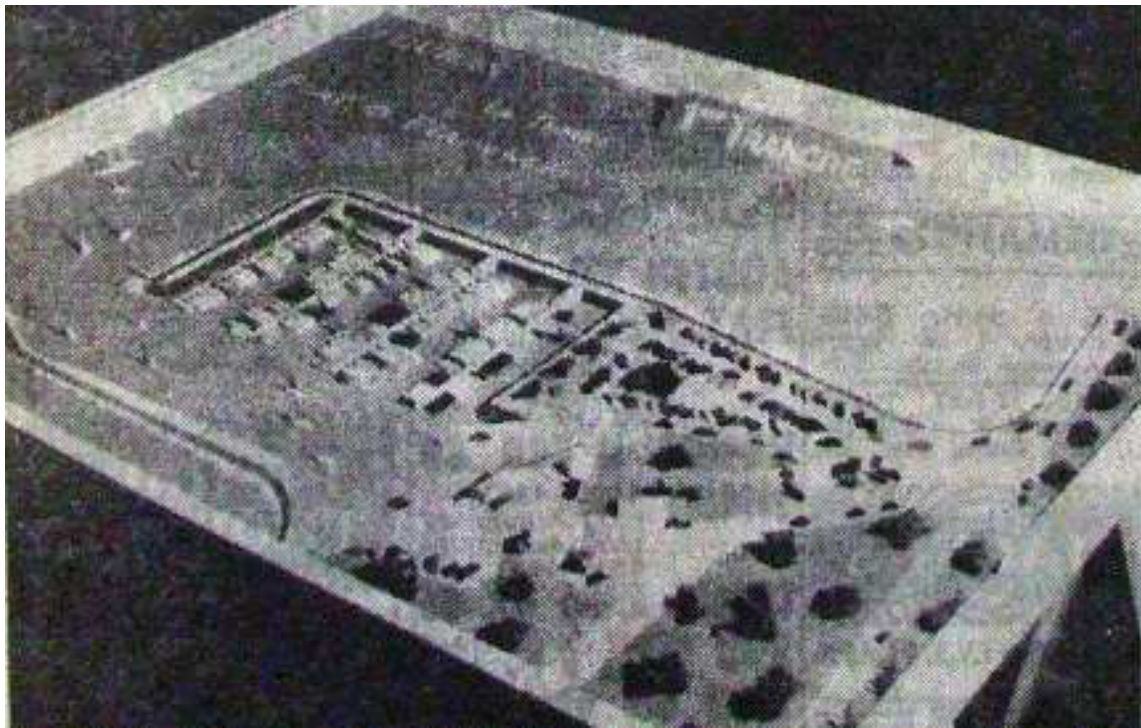
715. « Le Cercle nautique de Fouras a opté pour la construction du port sud », *Sud-Ouest*, 19 août 1965, Jx 262/107, ADCM.

716. « L'assemblée générale du Cercle Nautique Fourasin s'est préoccupée du futur port », *Sud-Ouest*, 10 août 1967, Jx 262/119, ADCM.

717. « Le port de plaisance de La Fumée abritera plus de deux cents bateaux », *Sud-Ouest*, 19 août 1969, Jx 262/131, ADCM.

718. « Le port de plaisance de la Fumée est toujours la préoccupation du Conseil Municipal de Fouras », *Sud-Ouest*, 24 juin 1968, Jx 262/124, ADCM.

FIGURE 5.5 – Maquette représentant le projet de port de plaisance de la Fumée (1969) ⁷¹⁹



Le projet prévoit d'utiliser la jetée de l'embarcadère et d'établir en complément une grande digue d'enrochement au sud, ce qui permettrait de créer un plan d'eau d'un hectare à l'abri des vents de nord-est. Ce port serait équipé de quatre pontons sur lesquels pourraient être accueillis plus de 200 bateaux. En août, la parution d'un article dans le journal *Sud-ouest* permet de mieux saisir les ambitions de la mairie de Fouras concernant l'aménagement de plusieurs infrastructures portuaires de plaisance. Avec un certain chauvinisme, les responsables du projet s'appuient sur les diverses créations de clubs en lien avec le nautisme, et la situation géographique « exceptionnelle » de la presqu'île de Fouras pour justifier la mise en place de ces différents projets d'aménagements portuaires : « *A côté de la grande capitale de plaisance qu'est La Rochelle, Fouras, par sa situation exceptionnelle sur une presqu'île, a une vocation nautique. La prolifération des clubs de voile et de motonautisme en dépit des installations insuffisantes en est la meilleure des preuves. Son plan d'eau est le mieux adapté et le plus sûr, de toute la côte Atlantique* ⁷²⁰ ». L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées considère aussi que le port de la Fumée « *est une nécessité dans l'évolution accélérée de la navigation de plaisance. Les plaisanciers*

720. *Ibid.*

*ont besoin de trouver tout le long de la côte des ports d'arrêt et de refuge*⁷²¹ ». Selon lui, la création de ce port permettrait de résoudre en partie le manque d'infrastructures portuaires de plaisance entre la Rochelle au nord et l'embouchure de la Gironde au sud.

En 1970, les travaux du port, qui serait « *le point de départ d'une urbanisation nouvelle et le moyen d'animation de cette presqu'île si appréciée* »⁷²² sont sur le point de commencer. En septembre 1971, la commune de Fouras obtient la concession de l'établissement et de l'exploitation du port de plaisance de la Fumée⁷²³. Les travaux, qui devaient être à l'origine financés pour 80 % par la commune et 20 % par l'Etat, seront finalement uniquement payé par les usagers⁷²⁴. Alors que tout laisse supposer que ce port va voir le jour sous peu, le projet d'aménagement du port de la Fumée s'arrête. Cet abandon serait-il lié à un possible un conflit d'usage entre le futur port de plaisance et l'embarcadère qui depuis le début des années 1930 assure une liaison maritime permanente entre le continent et l'île d'Aix ?

Tous ces projets d'aménagements portuaires pour la plaisance, (Ars-en-Ré, Fouras, Rochefort) se rejoignent sur au moins un point. Ils ont tous été vivement encouragés voire portés par des sociétés des régates et clubs nautiques divers. Ainsi, une commission des ports a été créée au sein de la ligue Poitou-Charentes. Son siège se trouve à la Rochelle et son président n'est autre que Jean-Claude Menu, président de la société des régates rochelaises et de la ligue Poitou-Charentes. En 1969, sur demande de la Fédération Française de Yachting à Voile, la ligue Poitou-Charentes lance une enquête sur les besoins portuaires de plaisance dans la région. En novembre, la commission se réunit afin d'analyser les résultats de cette enquête. Cette assemblée est l'occasion pour Jean Privat de prendre la succession de Jean-Claude Menu, qui ayant déjà beaucoup de responsabilités, se voit contraint de démissionner. Lors de cette réunion, les membres de la commission font le constat qu'hormis le port des Minimes, le territoire de

721. « La maquette du port de plaisance de La Fumée a été présentée par M. Berthelot, maire de Fouras », *Sud-Ouest*, 24 juillet 1969, Jx 262/131, ADCM.

722. « Fouras-La Fumée : Un port qui s'inscrit dans le complexe régional du nautisme de plaisance », *Sud-Ouest*, 18 juillet 1970, Jx 262/137, ADCM.

723. « Concession à la commune de Fouras de l'établissement et de l'exploitation d'un port de plaisance à "La Fumée" », *Sud-Ouest*, 3 septembre 1971, Jx 262/144, ADCM.

724. « Le Cercle nautique de Fouras a distribué prix et récompenses », *Sud-Ouest*, 3 septembre 1971, Jx 262/144, ADCM.

la ligue Poitou-Charentes, dont la seule façade maritime se trouve en Charente-Maritime, ne dispose pas d'autres ports en eau profonde. Selon eux, les sites pouvant prétendre à un tel aménagement seraient les deux ports mixtes de l'île d'Aix⁷²⁵ et de Saint-Denis-d'Oléron⁷²⁶.

Pour la ligue Poitou-Charentes, « *le plan d'eau de sa région, probablement le plus beau et le plus sûr plan d'eau des côtes françaises en raison de l'admirable protection que constituent ces importantes îles, mérite de recevoir l'équipement portuaire qui réponde à l'irréversible et profond mouvement en faveur de la pratique de la navigation de plaisance*⁷²⁷ ». Le nouveau président de la commission des ports de la ligue Poitou-Charentes, Jean Privat, qui est aussi le fondateur du Club Nautique de l'île d'Aix (C.N.I.A.), va alors se lancer dans un véritable plaidoyer pour la création d'un port mixte, c'est-à-dire de pêche et de plaisance, en eau profonde à l'île d'Aix. Pour ce dernier, cet aménagement serait cohérent pour différentes raisons et notamment parce que la création d'un véritable port permettrait de sécuriser les plaisanciers qui à ce moment font la liaison entre leurs bateaux au mouillage et le port dans un endroit où les courants peuvent être dangereux. Selon ce dernier, la configuration naturelle de l'île se prêterait parfaitement à l'aménagement d'un port, car à seulement une centaine de mètres de la côte, les fonds peuvent encore atteindre aux plus grandes marées basses entre trois et cinq mètres de profondeur. Fort de ce constat, dès 1966, le fondateur du C.N.I.A. propose lui-même un schéma d'aménagement d'un port de plaisance en eau profonde au conseil municipal de l'île d'Aix. Selon Jean Privat, cette infrastructure portuaire (fig. 5.6) serait une « *escale logique à mi-parcours sur la route maritime de la Seudre à La Rochelle*⁷²⁸ ». En avril 1966, alors que l'île d'Aix est constituée d'un ensemble de fortifications, telles que le fort de la Rade, faisant partie de la ceinture de feu protégeant l'arsenal de Rochefort créée par Vauban au XVII^e siècle, ce schéma d'aménagement est, contre toute attente, adopté par le conseil municipal qui se charge alors de le diffuser auprès des différents services de l'Etat dont relève la création d'un port.

725. Projet de construction d'un port en eau profonde à l'île d'Aix (1968-1971), C 58, Service Maritime, DDTM 17.

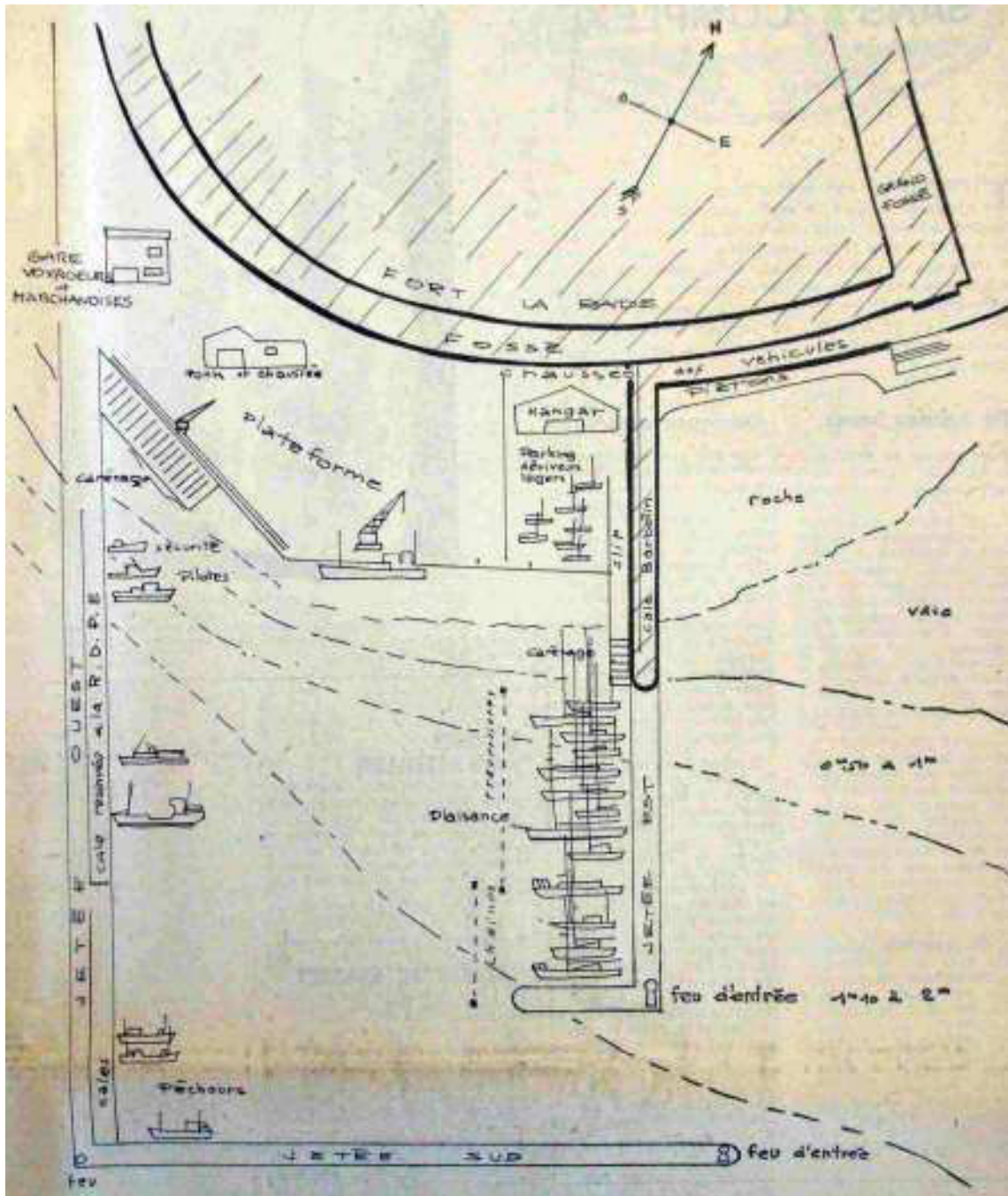
726. Port de Saint-Denis-d'Oléron, C 139, Service Maritime, DDTM 17.

727. « Saint-Denis-d'Oléron et l'île d'Aix : Deux ports en eau profonde », *Sud-Ouest*, 10 décembre 1969, Jx 262/133, ADCM.

728. « Ile d'Aix : plaidoyer pour un port en eau profonde », *Sud-Ouest*, 26 novembre 1969, Jx 262/133, ADCM.

5.1. Un paysage portuaire qui se redessine (1962–1969)

FIGURE 5.6 – Schéma d'aménagement d'un port en eau profonde, île d'Aix (1966) ⁷²⁹



Alors que Jean Privat défend encore ardemment ce projet en 1969, la question de l'aménagement d'un port de plaisance moderne à l'île d'Aix ouvre le débat dans le classement de ce site à haute valeur patrimoniale. En 1970, le journaliste Claude-Bernard Bonnet, dans un article en faveur du classement de l'île, s'oppose sans le dire ouvertement à la création d'un port de plaisance à l'île d'Aix : « Il n'y a certes pas uniquement le souvenir d'une époque passée, qui doit supplanter toute occasion d'aborder l'avenir, et M. Berniard, le maire, ne nous démentira

*part, mais reconnaissons, par exemple, qu'un ouvrage ultramoderne dégraderait l'ensemble de l'île. C'est pour cela aussi, dans l'intérêt général, qu'une décision de classer comme site toute l'île, est en voie de réalisation*⁷³⁰ ». Si l'île d'Aix ne devient un site classé qu'en 1980, le projet dans un port mixte en eau profonde ne s'est pourtant jamais concrétiser.

Cette étude des différents cas d'aménagements portuaires permet de constater que ces derniers sont souvent pensés puis portés par des structures sportives, telles que les sociétés des régates ou des clubs nautiques qui proposent ensuite aux collectivités de répondre à la demande engendrée par l'important essor de la pratique. Si les porteurs de ces différents projets entendent répondre à la nécessité de mettre en place des infrastructures portuaires satellites dans le sillage du grand port de plaisance aux Minimes, ces projets sont mis en place dans une logique locale d'essor de la plaisance et ne semblent pas être directement influencés par La Rochelle, autoproclamée « capitale du nautisme » depuis 1964. Si ses promoteurs l'affirmaient, et que le temps finira par lui donner raison, La Rochelle a-t-elle toujours été la capitale du nautisme en Charente-Maritime ? Des villes maritimes importantes telles que Royan avaient-elles, elles aussi les atouts pour prétendre à ce statut symbolique de capitale ?

5.2 Royan, une renaissance sous le signe du tourisme nautique ?

5.2.1 Une ville à la tradition maritime forte et plurielle

Située sur la côte de Beauté au sud-ouest de la Charente-Maritime, Royan est à 75 kilomètres au sud de La Rochelle et à 130 kilomètres au nord de Bordeaux, sur la rive droite de l'embouchure de l'estuaire de la Gironde, à proximité immédiate de l'océan Atlantique. En 1968, cette ville balnéaire, qui compte 26 453 habitants, est d'un point de vue démographique la quatrième unité urbaine du département, après La Rochelle, Rochefort et Saintes (fig. 5.7)⁷³¹. Alors qu'au début des années 1960, la plaisance connaît à La Rochelle un succès croissant et

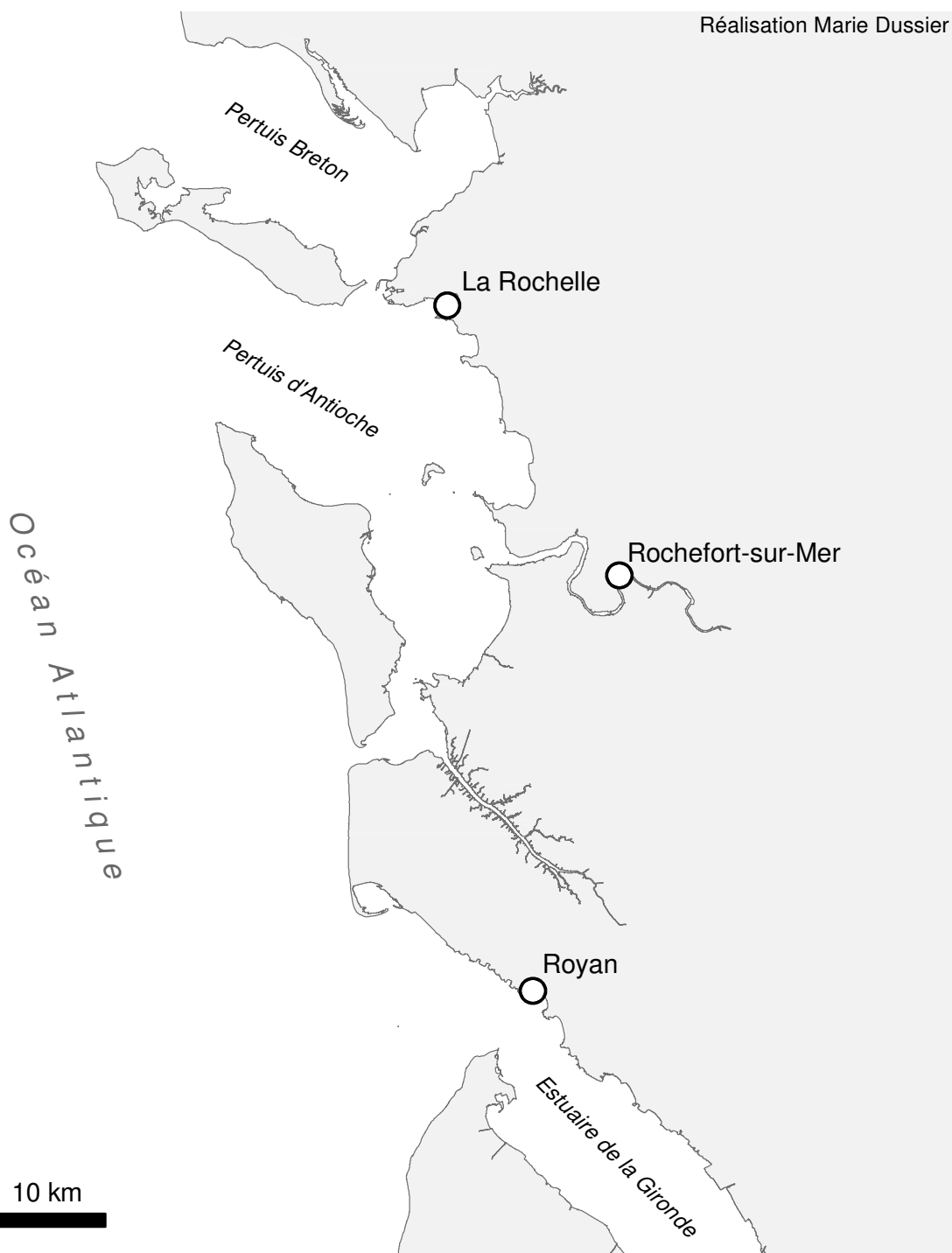
730. « L'île d'Aix sera bientôt site classé », *Sud-Ouest*, 3 février 1970, Jx 262/134, ADCM.

731. PAILHÉ J., « Le travail à Royan », *Norois*, n° 74, 1972, p. 265–284.

5.2. Royan, une renaissance sous le signe du tourisme nautique ?

devient de plus en plus envahissant pour les infrastructures portuaires existantes et pour la flotte de pêche⁷³², nous pouvons nous interroger sur la place qu'occupe la plaisance à Royan, ville balnéaire du sud du département.

FIGURE 5.7 – Situation des villes de La Rochelle, Rochefort-sur-Mer et Royan



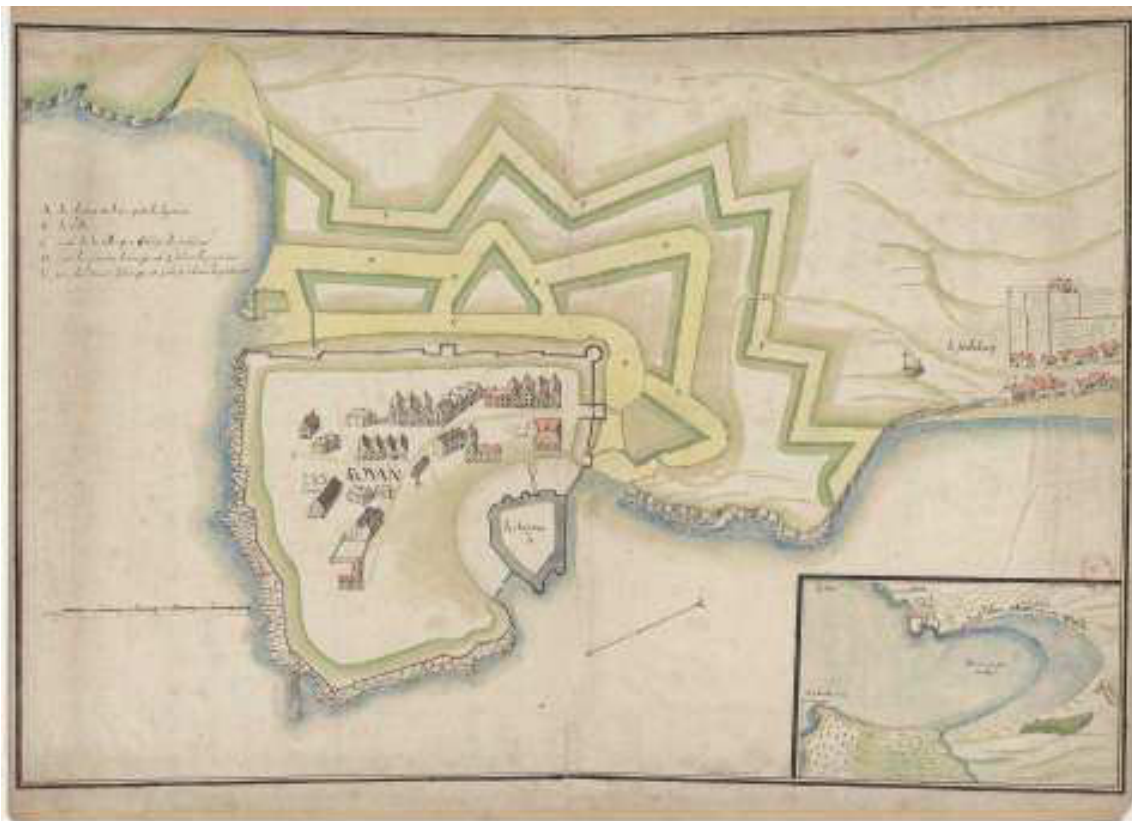
La configuration géologique de la région de Royan se définit par la présence de falaises cal-

732. « Tourisme ou compétition sportive, la navigation de plaisance connaît une vogue croissante », *Sud-Ouest*, 11 avril 1962, Jx 262/87, ADCM.

caires et de nombreuses conches⁷³³ dont la formation daterait de plus de 8 000 ans⁷³⁴. La plus vaste, la Grande Conche, s'étend sur environ 2,5 kilomètres. Située entre le port et les falaises de Vallière à Saint-Georges-de-Didonne, elle assure en quelque sorte le lien géographique entre les deux communes.

Dès le Moyen Age, Royan occupa une place stratégique de port de refuge servant principalement d'escale pour les bateaux en attente de conditions favorables pour emprunter l'estuaire. Durant les guerres de religion et franco-anglaises (XVI^e–XVII^e siècles), Royan fut le théâtre de nombreux conflits. Cette ville portuaire, considérée comme étant l'un des verrous de l'embouchure de la Gironde, fut donc rapidement fortifiée (fig.5.8).

FIGURE 5.8 – Plan de Royan, F. Chauvin (1620)⁷³⁵



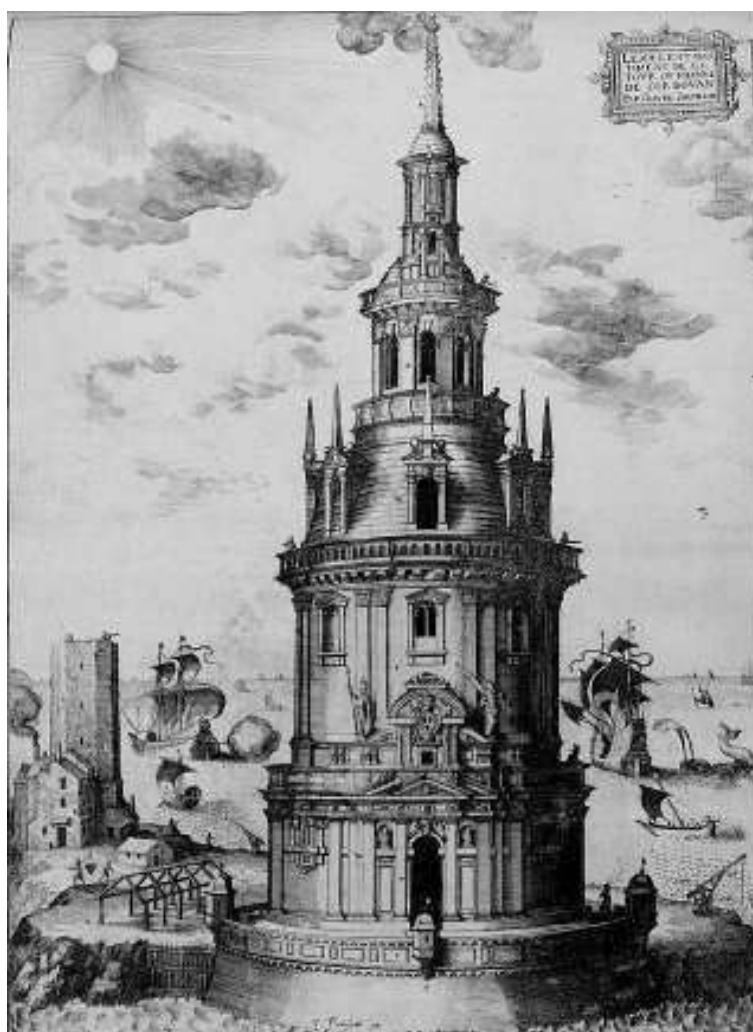
De plus, afin de faciliter la navigation dans une zone jugée très dangereuse, une première tour fut édifée à l'embouchure de l'estuaire au XIV^e siècle. Un gardien était chargé d'allumer

733. Une conche est une petite anse marine.

734. FACON R., « Le littoral saintongeais de la Gironde, de Meschers à la Grande Côte », *Norois*, n° 71, 1971, p. 393–414.

un feu à la tombée de la nuit et de prélever en journée des taxes auprès des bateaux souhaitant entrer dans l'estuaire. Mais rapidement abandonnée, elle tomba en ruines et ne fut plus d'aucune utilité. A la fin du XVI^e siècle, la zone de navigation étant toujours aussi dangereuse, le gouverneur de Guyenne, le Maréchal de Matignon, commanda à l'ingénieur architecte Louis de Foix la construction d'un phare (fig. 5.9) sur une île de l'embouchure de la Gironde afin d'en sécuriser l'accès⁷³⁶.

FIGURE 5.9 – Le phare de Cordouan sous le règne d'Henri IV (XVII^e siècle)⁷³⁷



Mis en service en 1611, le phare de Cordouan⁷³⁸, véritable œuvre d'art architectural⁷³⁹, devint, entre le XVI^e et le début du XIX^e siècle, avant que Royan devienne une station balnéaire,

736. PÉRET J. et GAURIAUD C., *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Age*, Revue d'histoire maritime, Presses Universitaires Paris Sorbonne, Paris, 2007, 384 p.

738. L'origine de ce nom viendrait de la situation de l'île où fut construit le phare au cœur (*cor*) des bancs de sable appelés *Les Asnes*, ce qui aurait abouti au fil des siècles au nom de « Cordouan ».

739. Le phare de Cordouan sera plus tard surnommé le « Versailles des phares ».

l'endroit le plus connu de cette portion de littoral⁷⁴⁰. A la fin du XVI^e siècle, afin de faciliter le transport des matériaux nécessaires à la construction du phare de Cordouan, le port de Royan qui était le port le plus proche, fut équipé d'une digue de 85 mètres de long reliée aux quais par un pont métallique de 126 mètres de long⁷⁴¹.

Mais Royan n'a pas uniquement été un lieu de prélèvement de taxes ou le port d'attache du phare de Cordouan. Si l'exploitation des ressources halieutiques fut effective à Royan depuis plusieurs siècles, c'est à la toute fin du XIX^e siècle que l'activité pêche s'épanouit pleinement⁷⁴² pour devenir une véritable « citadelle sardinière⁷⁴³ ». Toutefois, c'est grâce au développement du tourisme balnéaire que cette ville, en quelque sorte frontière entre l'estuaire de la Gironde et l'océan Atlantique, connut sa plus importante notoriété⁷⁴⁴. Connue pour ses bains de mer depuis au moins la Restauration (1814-1830), Royan attira notamment de nombreux bordelais⁷⁴⁵. Ainsi, afin de faciliter l'arrivée des bateaux de transport de ces passagers venant de Bordeaux, une nouvelle jetée-embarcadère fut conçue au début du XX^e siècle.

Face à la grande Conche, le casino municipal, créé en 1895, symbole des années fastes de la station balnéaire, était tourné vers la mer (fig. 5.10). Derrière lui, se dessinait le vieux centre-ville de Royan. Sur la plage, on devine les nombreuses cabines de plage des touristes venus profiter des bains de mer. Depuis 1851, année de la création officielle de la Société des Régates de la Gironde, les régates royannaises (fig. 5.11), importante manifestation nautique, réunirent tous les ans au mois d'août de grands voiliers, pour beaucoup conçus et équipés spécialement pour la course et qui participent à de nombreuses régates internationales. Certains bateaux, telle que la goélette *La Brise*, fut d'ailleurs comparée à la goélette new-yorkaise *America*, à l'origine de la Coupe de l'America.

Les régates royannaises acquièrent un tel prestige qu'elles attirent de plus en plus de spec-

740. CHASSEBOEUF F., *Cordouan, roi des phares*, Editions Bonne Anse, Vaux-sur-Mer, 2011, 92 p.

741. BINOT G., *Royan, port de mer*, Collection générale, Le Croît Vif, Saintes, 2000, 292 p.

742. FOURNET P., « Les marins-pêcheurs de l'estuaire girondin. Approche socio-géographique », *Norois*, n° 154, 1992, p. 121-130.

743. SAUZEAU T., *Art. cit.*, p. 27.

744. DEMUYNCK T., « Royan, station balnéaire (1870-1914). Les bains de mer et le tourisme aristocratique aux heures glorieuses de la Belle Epoque », *Mémoire de Master*, Université de La Rochelle, 2002.

745. BUTAYE D., « La création d'une station touristique. L'exemple de Royan de la fin du XVIII^e au début du XX^e siècle », Thèse de Doctorat, Université de La Rochelle, 2009.

5.2. Royan, une renaissance sous le signe du tourisme nautique ?

FIGURE 5.10 – Le centre-ville de Royan avant 1940 ⁷⁴⁶



FIGURE 5.11 – La rade de Royan un jour de régates (début du XX^e siècle) ⁷⁴⁷



tateurs chaque année. D'ailleurs, l'importante augmentation de la fréquentation de la station balnéaire entre 1850 et 1870, de 5 000 à plus de 40 000 touristes, trouverait un écho, selon certains chercheurs, dans l'organisation de cette manifestation, considérée comme unique dans le grand sud-ouest français ⁷⁴⁸.

En 1914, la société des régates devint l'association des Régates de Royan. Malgré l'organisation de compétitions pour de petites unités, ce club nautique acquit véritablement sa répu-

⁷⁴⁸. BUTAYE D., *La station touristique royannaise de la fin du XVIII^e au début du XX^e siècle*, Editions Bonne Anse, Vaux-sur-Mer, 2013, 344 p.

tation et se forgea une renommée internationale grâce à la mise en place de grandes courses croisières. Parmi elles, en 1927, la course croisière Royan - La Baule fut créée conjointement par les Régates de Royan et le sport nautique de la Gironde. Avant la Plymouth - La Rochelle dont la première édition ne fut organisée par la société des régates rochelaises que quelques années plus tard, la course croisière Royan - La Baule organisée par la société des régates de Royan constituait alors la plus importante course croisière du golfe de Gascogne. Cet essor de la plaisance à Royan se poursuivit jusqu'à ce que la guerre éclate en 1939. Les grandes heures balnéaires de cette ville, au cours desquelles de nombreux équipements touristiques furent entrepris tels qu'un casino et des hôtels, s'arrêtèrent brutalement.

5.2.2 Une tropicalisation moderne de l'espace balnéaire

En 1945, à l'heure où de nombreux Français fêtent leur libération, Royan va connaître l'une des périodes les plus sombres de son histoire. La position stratégique de cette ville qui, durant des siècles, a servi son développement économique, finit par l'anéantir. Le 5 janvier 1945, la station balnéaire de Royan, qui était, tout comme La Rochelle, devenue une poche de résistance allemande, est détruite à plus de 85 % par les bombardements alliés (fig. 5.12)⁷⁴⁹.

L'été suivant, cette ville sinistrée qui doit être quasi intégralement reconstruite, est déclarée laboratoire de recherche sur l'urbanisme. A l'instar d'autres villes portuaires détruites à la Libération telles que Dunkerque, Le Havre ou Toulon, Royan va devenir un exemple représentatif d'un courant architectural. Un architecte, Claude Ferret, est nommé par le ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme afin qu'il réinvente la ville de Royan⁷⁵¹.

Cette première esquisse (fig. 5.13), sous ses airs de croquis assez basique, est le fruit d'une longue réflexion de la part de l'architecte et reflète déjà l'esprit « Beaux-Arts⁷⁵³ » qui sera par la suite présent dans le plan d'urbanisme. L'architecte fait le choix de donner une place prépondérante au front de mer qui doit rester la vitrine de cette station balnéaire de renom. Ce dernier va d'ailleurs épouser la forme naturelle de la grande Conche de Royan.

749. RAGOT G., « L'invention du balnéaire "cinquante" à Royan », *In Situ, Revue des patrimoines*, n° 4, 2004.

751. *Ibid.*

753. RAGOT G., *Art. cit.*

5.2. Royan, une renaissance sous le signe du tourisme nautique ?

FIGURE 5.12 – Royan en ruines après les bombardements alliés de 1945 ⁷⁵⁰.



FIGURE 5.13 – Première esquisse de l'idée directrice de Claude Ferret ⁷⁵².



De 1945 à 1948, la première opération de la reconstruction de Royan consiste à déblayer les innombrables gravas provoqués par l'effondrement des habitations lors des bombardements.

De plus, afin de faciliter la circulation des camions chargés du déblaiement, la construction du boulevard Briand est entreprise. A l'époque, il n'est pas encore question pour Claude Ferret de créer une cité moderne à Royan. L'architecte déclare alors s'opposer au « *modèle corbuséen qui prévaut pour la reconstruction voisine de La Pallice au nom du caractère balnéaire de la station* ⁷⁵⁴ ». Royan ne pourrait pas, comme La Rochelle envisage de le faire avec la cité radieuse proposée par Le Corbusier, adopter une architecture de bars et de tours.

Claude Ferret souhaite donc construire des ensembles urbains de style « saintongeais » ⁷⁵⁵ et tout élément étranger à la région recevra un refus catégorique de sa part. Influencé par le mouvement Art déco, il envisage donc une configuration architecturale à l'« *orientation régionaliste revisitée par l'héritage monumental des années 30* ⁷⁵⁶ ». En effet, dans ce contexte d'après-guerre, les architectes français ne connaissent pas ou peu les avancées architecturales qui se sont produites dans le monde depuis la fin des années 1930. Même si la notion de « style international », qui oscille entre rationalisme et fonctionnalisme, apparaît au cours des années 1930, et se traduit par une réflexion autour de la recherche de l'innovation ⁷⁵⁷, un certain isolement créatif des architectes français durant la Seconde Guerre mondiale est perceptible dans ce premier projet urbain à l'architecture néo-classique.

En 1947, entouré d'une équipe d'architectes, Claude Ferret élabore un plan urbain, réalisé à partir de son idée directrice, qui est adopté par le conseil municipal en avril 1948. La nouvelle ville sera reconstruite autour de deux grands axes : le boulevard Briand et le front de mer. Mais en septembre la vision de Claude Ferret change radicalement à la suite de la parution d'un numéro spécial de la revue *Architecture d'aujourd'hui* consacré au Brésil ⁷⁵⁸. Teinté d'une touche de fantaisie et d'exotisme, et alors qu'il s'inspire directement des travaux de Le Corbusier, ce style moderne séduit littéralement l'architecte français. Oscar Niemeyer, qui réalisera

754. JEANMONOD T. *et al.*, *Op. cit.*, p. 272.

755. Ce style architectural n'a pas été clairement défini par l'architecte. Nous pouvons toutefois supposer qu'il s'agit du style charentais défini notamment par la construction de bâtisses aux façades claires censées rappeler les roches calcaires de l'estuaire de la Gironde.

756. RAGOT G., *Art. cit.*, p 4.

757. MONNIER G., LOUPIAC C. et MENGIN (DIR.) C., *Histoire de l'architecture moderne en France (1889–1940)*, Editions Picard, Paris, 1997, 279 p.

758. COLLECTIF, *Brésil*, tome 18, L'architecture d'aujourd'hui 13/14, Archipress & Associés, Paris, 1947.

plus tard la nouvelle capitale du Brésil, Brasilia, déclara plus tard : « *nous n'avions pas encore une véritable architecture des Tropiques, brésilienne et non pas portugaise, novatrice et non pas imitatrice. Nous sentions que le Corbusier était notre maître* ⁷⁵⁹ ». La tropicalisation de l'architecture moderne proposée par la nouvelle école brésilienne se caractérise donc par la forte influence de le Corbusier qui accorde une place prépondérante du soleil dans l'habitat, l'importance de la relation entre les environnements intérieurs et extérieurs ⁷⁶⁰. L'architecture de Royan va donc être le fruit d'un double transfert culturel, résultat de la complémentarité entre la pensée corbuséenne et l'approche tropicale des architectes brésiliens.

Selon Claude Ferret, les formes, les courbes et les couleurs vives de cette architecture conviendraient parfaitement à l'édification d'une station balnéaire moderne. Considérant que les extravagances architecturales sont plus envisageables au sein d'une station balnéaire à l'aspect récréatif, Ferret décide de donner à Royan un visage exotique en s'inspirant des travaux d'Oscar Niemeyer qui a créé la station balnéaire de Pampulha, inaugurée en 1943 à Belo Horizonte au Brésil, et notamment de son église Saint-François (fig. 5.14) construite en 1940.

FIGURE 5.14 – Igreja de São Francisco, Belo Horizonte ⁷⁶¹.



Si la parution de ce numéro spécial consacré au Brésil de la revue *Architecture d'aujourd'*

759. BAILBY E., *Niemeyer par lui-même - L'architecte de Brasilia parle à Edouard Bailby*, Biographies, Jacob Duvernet, Paris, 1993, 228 p., p. 57-58.

760. RAGOT G., *Art. cit.*

d'hui va avoir un impact fort sur l'évolution urbaine de la ville de Royan, l'influence de la nouvelle école brésilienne sur une pensée architecturale française assez rationaliste reste modérée jusqu'aux années 1960⁷⁶². En 1951, hormis le boulevard Briand, aucun aménagement d'importance n'a encore été construit. L'influence brésilienne a bouleversé les projets mis en place au cours des années 1945–1950 (fig. 5.15). Ainsi, les plans des bâtiments clés de cette ville nouvelle tels que le centre administratif, le casino, la poste, le marché couvert sont totalement redessinés. L'église Notre-Dame va d'ailleurs être dessinée sur le modèle de l'église Saint-François de Pampulha. De nombreuses villas seront aussi modernes dans le but d'une cohérence architecturale. La cité moderne de Royan est sur le point de voir le jour.

FIGURE 5.15 – Le centre-ville au début des années 1950⁷⁶³



A partir du milieu des années 1950, la nouvelle station balnéaire de Royan s'articule autour du front de mer, où se trouvent deux barres d'immeubles qui se rejoignent par un portique à la jonction du boulevard Briand, lequel mène au marché, bâtiment à la forme architecturale avant-gardiste. A l'extrême gauche du premier plan de cette vue aérienne (fig. 5.15), le nouveau casino municipal, qui remplace celui détruit en 1945, est en cours de construction. Tout comme

762. RAGOT G., *Art. cit.*

le marché, le casino constitue un élément fondamental de la pensée architecturale de Claude Ferret pour Royan.

FIGURE 5.16 – Projet pour l'entrée de la petite salle ronde du Casino de Royan ⁷⁶⁴



Cette illustration (fig. 5.16) représentant l'entrée de la petite salle ronde du Casino municipal de Royan est le parfait reflet de l'esprit brésilien que voulait insuffler Claude Ferret à la ville. L'architecture moderne aux formes épurées et aux courbes harmonieuses est soulignée par un univers végétal tropical, où palmiers et cactus sont à l'honneur. Cet ensemble est sublimé par une fresque aux couleurs vives. Sans en savoir davantage sur l'auteur de cette fresque et le message qu'elle devait porter, cette dernière évoque un rappel de l'art amazonien et peut-être aussi un hommage à Pablo Picasso qui a vécu à Royan à la fin des années 1930.

5.2.3 La plaisance, un élément perturbateur de la cohérence urbaine

Cette vision globale de l'évolution des choix urbanistiques de la ville de Royan permet de mieux saisir quelle va être la place consacrée aux aménagements portuaires, et en particulier ceux destinés à la plaisance. La renaissance de cette station balnéaire détruite par la guerre a une importance fondamentale dans l'histoire de ses aménagements portuaires. En effet, l'orientation urbanistique décidée par Claude Ferret va avoir une influence sur la place du port dans la ville.

Lorsque Royan est reconstruite, les infrastructures portuaires ne sont constituées que d'un simple môle d'escale et d'un embarcadère. Dans les années 1950, le port de Royan regroupe

FIGURE 5.17 – Le port de Royan dans les années 1950 ⁷⁶⁵

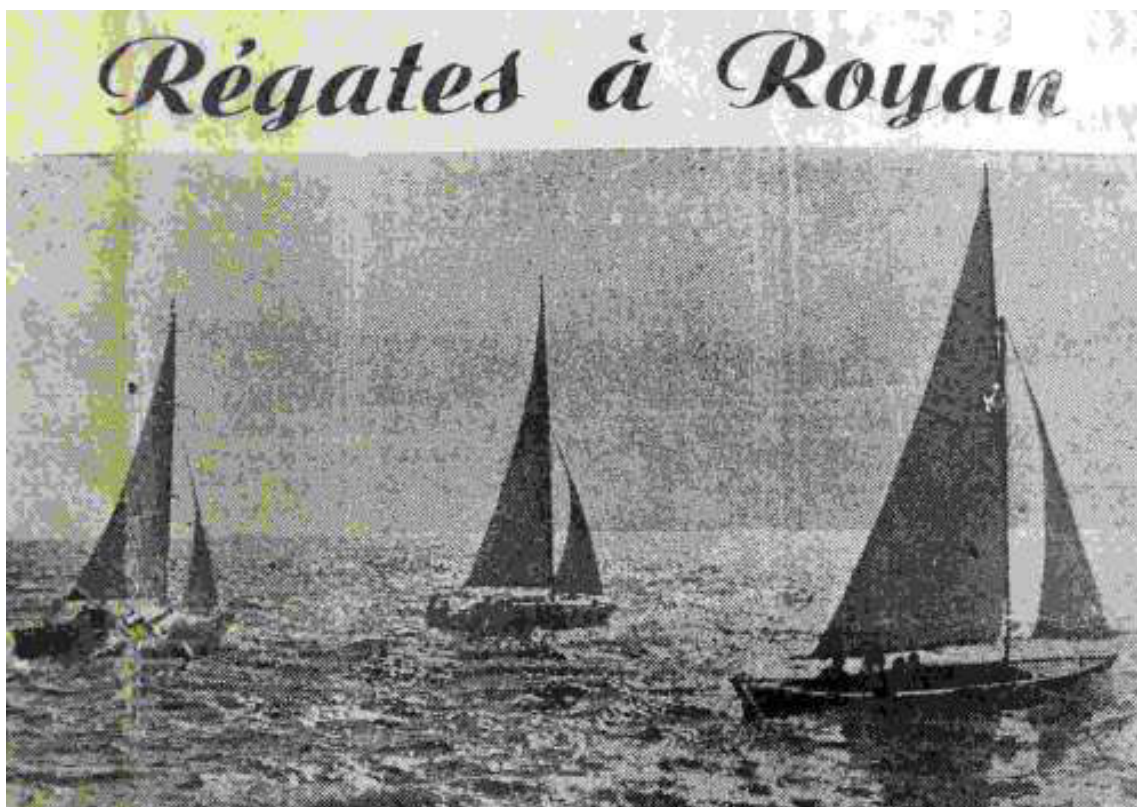


indistinctement les bateaux de pêche et de plaisance d'une part, et, de l'autre côté du môle central, les bateaux de transport de passagers. Cette vue aérienne (fig. 5.17) permet d'apprécier la place du port dans la ville, à proximité immédiate du front de mer, où se trouve le casino au premier plan, véritable pièce maîtresse du plan d'urbanisme.

Si l'architecte a prévu de nombreux aménagements pour le tourisme balnéaire, il n'aurait en revanche pas anticipé l'essor important de la plaisance à partir des années 1950 en n'intégrant pas dans son projet l'agrandissement des infrastructures portuaires de Royan. Ainsi, alors qu'une ville nouvelle sort de terre, le port n'a pas changé depuis le début du XX^e siècle. Et pourtant, la plaisance est déjà bien présente à Royan. Si pendant la Seconde Guerre mondiale, la mer était interdite aux bateaux de plaisance, la Société des Régates de Royan reprend progressivement son activité après la guerre. Son club-house est d'ailleurs situé dans un premier temps dans un blockhaus avant d'être transféré dans le cadre plus prestigieux du casino municipal. A l'instar de la S.R.R. de La Rochelle, la Société des Régates de Royan est chargée par la ville de la gestion du port. En effet, alors que la reconstruction en est encore à sa phase de déblaiement,

des yachts et des dériveurs légers tirent déjà des bords à l'abri de la grande Conche. Le 14 août 1950, cinq ans après le bombardement de la ville, des régates sont officiellement organisées (fig. 5.18) « grâce au dynamisme et à la volonté de quelques Royannais⁷⁶⁶ ».

FIGURE 5.18 – Des participants aux régates de Royan - Pontailiac⁷⁶⁷



Ces régates sont diverses, qu'il s'agisse d'épreuves réservées aux dériveurs légers à l'abri de la grande Conche ou bien d'une course croisière ralliant Royan à Pontailiac réservée aux bateaux de taille plus importante. En 1951, la Société des Régates de Royan crée son école de voile. Soulignons ici la réactivité dont ont fait preuve les Royannais face à l'essor de la plaisance. Neuf ans avant la création de la S.R.R. de La Rochelle en 1860, la Société des Régates voit le jour en 1851. Exactement un siècle plus tard, en 1951, cette dernière ouvre son école de voile alors que l'École de Voile Rochelaise est créée en 1960, elle aussi exactement un siècle après la création de sa chaperonne, la S.R.R. La Société des Régates de Royan met d'ailleurs tout en œuvre pour que son école devienne l'une des premières de la région en achetant notamment en 1956 quatre *Vauriens*. Max Favreau, alors vice-président de la Société des Régates de Royan, espère ainsi que « parmi ses élèves, se trouvera un jour le champion éclatant dont

⁷⁶⁶. « Les fêtes se succèdent à Royan », *Sud-Ouest*, 11 août 1950, Jx 262/17, ADCM.

*la gloire rejaillira sur tous*⁷⁶⁸ ». Si le succès de cette école est avéré, il est intéressant de se demander si ce dernier est aussi important que celui rencontré par l'Ecole de Voile Rochelaise. Alors que l'école de voile de Royan a réussi à réunir plus de 500 stagiaires durant l'été 1968⁷⁶⁹, celle de La Rochelle en réunit seulement 200⁷⁷⁰. Toutefois, ces deux structures sportives, qui souhaitent se classer dans les premières sociétés des régates françaises, savent aussi être complémentaires notamment pour organiser des courses croisières, telles que la course Royan - La Rochelle, organisée dès 1952 et qui réunit en 1953 entre 15 et 20 concurrents.

Les participants aux régates étant de plus en plus nombreux et les infrastructures portuaires ne répondant plus aux besoins nécessaires au bon développement de la plaisance à Royan, le président de la Société des Régates interpelle le maire dès 1953. A l'occasion des grandes fêtes du 15 août, les traditionnelles régates réunissent 27 concurrents, ce qui, d'après les commentateurs, est très louable : « *il est peu de stations qui puissent se vanter d'avoir pu mettre en ligne 27 concurrents, même les plus renommées de la côte méditerranéenne*⁷⁷¹ ». La mise en valeur de ce chiffre reflète un certain chauvinisme puisque pour ne citer que deux exemples, l'édition de la Plymouth - La Rochelle, se déroulant aussi en août 1953, rassemble 45 concurrents et les régates de Fouras, qui ont lieu depuis 1867 tous les ans en août, ont, quant à elles, réuni une soixantaine de bateaux.

Toutefois, le succès de ces régates est l'occasion pour M. Delord, président de la Société des Régates de Royan, d'interpeller le député-maire Max Brusset, qui vient d'être élu à la tête de la commune⁷⁷², sur l'impact positif que pourrait avoir l'aménagement d'infrastructures portuaires pouvant répondre à l'essor de la plaisance : « *Nous devons faire mieux mais il n'y a pas de ports suffisants pour les 80 canetons que nous pourrions recevoir. Si nous possédions un port ap-*

768. « La société des régates veut que son école de voile soit une des premières de la région », *Sud-Ouest*, 23 novembre 1956, Jx 262/55, ADCM.

769. BUTAYE D., « [La création d'une station touristique. L'exemple de Royan de la fin du XVIII^e au début du XX^e siècle](#) ».

770. « Tous les jours sur l'eau, l'école de voile de la S.R.R et du T.C.F reçoit plus de de deux cents stagiaires », *Sud-Ouest*, 14 août 1968, Jx 262/125, ADCM.

771. « Les grandes fêtes du 15 août à Royan : les traditionnelles régates », *Sud-Ouest*, 19 août 1953, Jx 262/35, ADCM.

772. Max Brusset, ancien résistant, a été élu maire en mai 1953 mais était déjà député de Charente-Maritime depuis 1946. Il fut maire jusqu'en 1958.

*proprié, nous pourrions envisager des épreuves internationales et faire à Royan les plus belles régates de France*⁷⁷³ ». Max Brusset, qui est pourtant un régatier qui remportera d'ailleurs la coupe de Royan en 1955⁷⁷⁴, se fait d'abord l'artisan actif de la reconstruction de la ville. C'est pourquoi à l'époque, il répond, en sa qualité de maire, qu'il est difficile en cette période de grands travaux d'engager plusieurs dizaines de millions de francs et demande au président de la Société des Régates de s'armer de patience. Selon lui, en ces temps de reconstruction, les édiles doivent consacrer les finances municipales à des aménagements indispensables pour la ville.

Mais le député-maire regrette rapidement son manque d'initiatives en matière d'aménagements portuaires pour la plaisance. En effet, ce dernier est le spectateur d'autres initiatives municipales ayant rapidement porté leurs fruits. Ainsi, le port de Boyardville, constitué principalement d'un bassin à flot aménagé puis laissé en friche à la fin du XIX^e siècle lors de la création par la Marine d'une école de torpilleurs, est l'objet d'une reconversion vers un usage de plaisance. En 1954, la première régates de Boyardville, un rallye, rassemble 17 yachts. L'année suivante, en 1955, cette même régates compte 37 bateaux inscrits⁷⁷⁵. Le succès de cette manifestation est certainement en lien avec l'originalité du concept proposé par les organisateurs. En effet, les règles de ce rallye consistent à partir de n'importe quel port du monde le 25 juillet à minuit et d'arriver au port de Boyardville le 7 août. Chaque concurrent reçoit un point par mille parcouru. Le gagnant du Rallye de Boyardville est le docteur Mattei, président du Groupe Tourisme et Croisière du Touring-Club de France, qui a obtenu 700 points pour avoir navigué, à bord de son yacht *My shell*, de Boyardville à Morgat dans le Finistère et être revenu à Boyardville.

Les organisateurs de cette compétition nautique originale ne cachent pas alors leur ambition de faire de Boyardville un port de plaisance attractif. Ils espèrent que « les yachtmen apprennent à aimer l'île et aient le désir d'y revenir souvent, non seulement pour les rallyes mais encore en s'y fixant de temps en temps, comme déjà certains le font, qui jettent l'ancre devant les quais

773. « Les grandes fêtes du 15 août à Royan : les traditionnelles régates », *Sud-Ouest*, 19 août 1953, Jx 262/35, ADCM.

774. « Succès des régates », *Sud-Ouest*, 13 juillet 1955, Jx 262/47, ADCM.

775. « Boyardville, port de plaisance », *Sud-Ouest*, 16 août 1955, Jx 262/47, ADCM.

de Boyardville, port de yachting, port de plaisance⁷⁷⁶ ». Le succès de cette manifestation va d'ailleurs entraîner des réactions pour le moins inattendues.

Le 13 août 1955, à l'occasion de l'arrivée du rallye de Boyardville, une réception est organisée à la mairie de Royan en l'honneur de la Société des Régates. Cet événement est l'occasion pour le député-maire de Royan, Max Brusset, d'aborder la question du manque d'aménagements pour la plaisance dont souffre sa ville. Il reconnaît que le port de Boyardville donne à Royan une leçon de modestie car, comme il le déclare lui-même à une assemblée principalement constituée de régatiers, sa ville n'a pas encore de port de yachting convenable. Et même s'il a conscience du problème, ce dernier déclare « *les désirs proposent alors que les crédits disposent. Le problème du Casino sera clos l'année prochaine. On envisagera aussitôt d'autres réalisations et notamment celle de la plage de Foncillon, devant laquelle il est prévu un élégant port de plaisance*⁷⁷⁷ ». Le maire en profite également pour souligner l'efficacité de la Société des Régates alors que les finances de la ville ne lui permettent pas d'accorder des subventions aussi importantes qu'il le souhaiterait. A la fin d'un discours plein de promesses, l'homme politique reçoit les acclamations d'un public de régatiers convaincu qu'un beau port de plaisance va bientôt voir le jour à Royan.

Or, il faut encore plusieurs années à la ville pour qu'elle amorce des projets d'aménagements en faveur de la plaisance. En 1958, une première campagne d'observations en nature aboutit à l'étude sur modèle réduit des impacts en matière d'agitation et de sédimentation qu'entraînerait la création d'une extension du port⁷⁷⁸. Ainsi, au printemps 1960, alors que le premier championnat de yachting léger de la Côte de Beauté doit avoir lieu en juin à Royan, le déroulement de cette manifestation devrait coïncider avec le début des travaux du port de plaisance. Cette information diffusée assez discrètement dans la presse régionale viendrait de l'architecte en chef des bâtiments civils et palais nationaux, Pierre Vivien, devenu célèbre pour sa participation active

776. *Ibid.*

777. « La Société des régates reçue à la mairie à l'occasion de l'arrivée du Rallye de Boyardville », *Sud-Ouest*, 16 août 1955, Jx 262/47, ADCM.

778. Rapport général sur l'extension du port de plaisance de Royan, Laboratoire Central d'Hydraulique de France, avril 1974, Dossier Royan, Service Maritime, DDTM 17.

à la reconstruction à la ville portuaire de Boulogne-sur-mer. En effet, ce dernier aurait présenté un projet d'aménagement de port de plaisance à la ville de Royan⁷⁷⁹. Malgré l'enthousiasme du porteur du projet concernant la mise en œuvre rapide d'un port de plaisance, aucun aménagement d'importance n'est à signaler au mois de juin 1960.

En avril 1961, à l'occasion de la foire exposition de Royan, la Société des Régates organise les premières régates de l'année dans la baie de la grande Conche auxquelles ont participé à une trentaine de bateaux. Lors de la remise des prix qui se déroula au palais des congrès, là où avait lieu la foire exposition, le président du comité de cette foire, M. Bouyer, conscient de l'intérêt économique que peut avoir la ville dans le développement de cette industrie qu'est sur le point de devenir la plaisance, félicite vivement la Société des Régates pour ses efforts en faveur du développement de la voile à Royan : « *J'espère que le développement de la voile ne fera que croître, non seulement pour notre société royannaise, mais aussi pour le commerce de notre cité*⁷⁸⁰ ». Alors que les travaux du port de plaisance des Minimes à La Rochelle ne commencent qu'en 1969, l'aménagement du port de plaisance de Royan est déjà en cours en 1966⁷⁸¹. Toutefois, ces aménagements sont plus modestes puisque l'objectif de la ville est de créer un bassin portuaire grâce à la construction d'une jetée qui délimitera le chenal d'entrée et de sortie des bateaux. En 1967, le quai Gosport et l'épi ouest sortent de terre. Les bateaux de plaisance et de pêche cohabitent toujours dans ce qui constitue alors l'unique bassin jusqu'à ce que le port arrive à saturation.

En 1968, la ville de Royan souhaitant mieux séparer ses activités portuaires (pêche, plaisance et commerce), le conseil municipal commande une nouvelle étude composée principalement d'observations sur site. Les résultats de cette étude permettent au conseil municipal d'envisager de nouvelles perspectives de création d'un complexe portuaire résidentiel au nord de la Grande Conche, dans la Conche de Foncillon, entre la pointe du Chay et le viaduc d'accès

779. « Le premier championnat de yachting léger de la Côte de Beauté à Royan les 18 et 19 juin », *Sud-Ouest*, 31 mai 1960, Jx 262/76, ADCM.

780. « M. Fiovre (toutes catégories) enlève le Prix du Salon Nautique de la Foire ; M. et Mme Houdart, premiers de la série Vauriens », *Sud-Ouest*, 5 avril 1961, Jx 262/81, ADCM.

781. « Les travaux du nouveau port de plaisance », *Sud-Ouest*, 20 janvier 1966, Jx 262/110, ADCM.

au môle débarcadère⁷⁸². L'intérêt de ce projet réside aussi dans le fait de ne pas toucher à cet élément fondamental de la station balnéaire que constitue, aux yeux des Royannais, la plage de la grande Conche.

Toutefois, un projet d'aménagement se concrétise en 1973. En août, lors de l'assemblée générale de la Société des Régates, le premier adjoint au maire, Guy Tétard⁷⁸³, vient présenter le projet à des plaisanciers impatients d'avoir une structure portuaire propre à leur activité de loisirs. Ce projet prévoit la construction d'un nouveau bassin qui serait dédié à l'activité pêche et commerce laissant ainsi le premier bassin aux plaisanciers. Pour cela, la construction d'un nouveau quai est nécessaire : le quai des Sabliers sur lequel sera implantée une criée. Le premier bassin pourra alors accueillir environ 600 bateaux de plaisance⁷⁸⁴. En effet, l'essor de la plaisance ne s'est pas arrêté à Royan. Alors qu'en 1970 la Société des Régates de Royan comptait 159 bateaux habitables et 1176 dériveurs légers inscrits, les effectifs du club ont doublé en 1972 puisqu'elle compte désormais 284 bateaux habitables et 2238 dériveurs légers inscrits⁷⁸⁵. Il devient donc impératif que des aménagements soient entrepris.

En avril 1974, sachant pertinemment que la création du nouveau bassin pour la pêche ne va que brièvement régler le problème du nombre insuffisant de places destinées à la plaisance à Royan, la municipalité et la Direction Départementale de l'Équipement (D.D.E.) demandent au LCHF de réaliser de nouvelles études sur modèle « *en vue de l'élaboration d'un projet d'extension du port de plaisance de Royan au sud du port actuel, dans l'angle formé par la jetée ouest et l'embarcadère*⁷⁸⁶ ».

Sur ce photomontage (fig. 5.19), la Conche de Foncillon, au premier plan à gauche, est aménagée. Les infrastructures existantes sont l'ancien bassin et le nouveau bassin de pêche au

782. [Rapport général sur l'extension du port de plaisance de Royan, Laboratoire Central d'Hydraulique de France, avril 1974, Dossier Royan, Service Maritime, DDTM 17.](#)

783. Il deviendra maire de Royan de 1977 à 1979.

784. « Des places disponibles au port de plaisance », *Sud-Ouest*, 29 juin 1981, C 80/81, Centre de Documentation du quotidien Sud-Ouest (CDSO).

785. « A l'assemblée générale de la Société des régates : "Une oeuvre d'utilité publique" déclare M. Tétard, premier adjoint », *Sud-Ouest*, 9 août 1973, Jx 262/155, ADCM.

786. [Rapport général sur l'extension du port de plaisance de Royan, Laboratoire Central d'Hydraulique de France, avril 1974, Dossier Royan, Service Maritime, DDTM 17, p. 3.](#)

5.2. Royan, une renaissance sous le signe du tourisme nautique ?

FIGURE 5.19 – Photomontage de l'extension du port de plaisance de Royan vers la Conche de Foncillon ⁷⁸⁷



premier plan ainsi que la criée en jaune. En arrière-plan, se trouve la plage de la Grande Conche. Finalement, ne répondant pas au cahier des charges, le projet d'aménager un port dans la Conche de Foncillon est abandonné mais pas l'idée de procéder à l'extension du port de plaisance.

* * *

La Révolution de la plaisance a eu un impact important sur l'aménagement du littoral en Charente-Maritime. Les années 1960 ont marqué un tournant dans l'industrie du tourisme. Après avoir lutté pour obtenir le label touristique de Côte de Lumière puis de Côte de Plaisance, le littoral charentais a finalement obtenu l'appellation moins vendeuse de Côtes de Charentes. Le succès de la plaisance a incité les collectivités à entreprendre de nombreux aménagements portuaires. Alors que La Rochelle se rêve capitale nautique, d'autres villes portuaires ou non ont déjà fait le pari de procéder à des aménagements pour la plaisance. Dans un premier temps, des reconversions de friches portuaires ont été entreprises. Puis, à partir du milieu des années 1960, les collectivités, fortement encouragées par les dirigeants de structures sportives, décident de créer, en réponse à une demande toujours forte, des infrastructures modernes de plaisance. Toutefois, la plaisance n'a pas toujours été une priorité pour certaines villes. La ville de Royan qui, après sa destruction, devait assurer sa reconstruction, n'a pas considéré, malgré un développement de la pratique au niveau local, fondamental d'aménager un port de plaisance.

Conclusion

La Reconstruction de la France suite à la Seconde Guerre mondiale a été favorable à la mise en place d'une décentralisation souhaitée depuis le début du siècle. Malgré l'essor de la plaisance dans la cité portuaire de La Rochelle, le maire André Salardaine et son équipe de perçoivent pas immédiatement l'intérêt économique de cette activité de loisir. En 1960, les administrateurs de la Société des Régates Rochelaises profitent du centenaire de leur club pour insister fortement sur les besoins de la plaisance en aménagements portuaires. Après avoir procédé à une exploitation progressive du havre d'échouage avec la mise en place de pontons dédiés à la plaisance, le conseil municipal a fini par comprendre la portée économique importante de cette activité. Il ambitionne désormais de faire de La Rochelle la Nice de l'Atlantique. Un projet, qui consiste à fermer la baie, voit alors le jour. Mais en raison de diverses contraintes, ce dernier est finalement abandonné pour l'aménagement d'une marina de standing sur la pointe des Minimes. Alors que la construction des digues de la marina a débuté en 1969, le port, objet d'une forte confrontation politique, va jouer un rôle important dans les élections municipales de

5.2. Royan, une renaissance sous le signe du tourisme nautique ?

mars 1971. Dans un second temps, nous avons constaté que l'essor de la plaisance s'est traduit par l'aménagement du littoral charentais dans son ensemble et surtout que la création d'un port de plaisance à La Rochelle a eu un rayonnement mais n'est pas à l'origine d'autres projets qui lui sont antérieurs.

Troisième partie

Une plaisance qui devient tentaculaire

(1971–2005)

Introduction

Alors qu'André Salardaine porte depuis six ans son projet d'un grand port de plaisance à La Rochelle, qui ne l'a d'ailleurs pas empêché d'être réélu en 1965, cet aménagement, auquel ont d'abord cru les Rochelais, commence à obscurcir l'avenir politique du maire. Les citoyens doutent de ce projet qu'ils jugent finalement démesuré. L'opposition va profiter de cette faille pour se proposer en alternative. Le port des Minimes, dont les digues sont en cours de construction depuis 1969, va-t-il finalement voir le jour ? Après avoir analysé les élections municipales, leurs enjeux et leurs conséquences, nous verrons que le port de plaisance va naître mais dans la discrétion et de manière provisoire. Cette hésitation de la part de la nouvelle équipe municipale encouragera-t-elle les habitants et commerçants de La Rochelle à peupler ce quartier ? La stratégie de Michel Crépeau qui consiste à procéder à un aménagement lent du port afin de ne pas prendre de risques financiers, va-t-elle se montrer payante ? Ou au contraire, cette image d'un port en chantier permanent nuira-t-elle au développement du quartier ? En partant en quête de nouvelles dynamiques, la municipalité va, entre autres projets, tenter de concrétiser son rêve olympique amorcé officiellement conjointement à la création d'un port de plaisance. La candidature de La Rochelle en tant que ville-associée aux Jeux olympiques de 2008 est-elle la preuve que le quartier des Minimes est finalement devenu la vitrine moderne de la ville ? En 2005, la demande de places au port des Minimes ne cessant de croître, le conseil municipal de Maxime Bono décide de réaliser une extension du port des Minimes. Comment va-t-elle se traduire et quelles conséquences aura-t-elle sur l'aménagement du quartier ?

Enfin, nous avons vu qu'à l'instar de La Rochelle, d'autres villes de Charente-Maritime se sont équipées pour la plaisance. L'objet du dernier chapitre de cette partie sera d'apprécier ou non les dérives de ce développement tentaculaire de la plaisance sur les côtes charentaises. Notre regard se portera sur les cas de Royan où nous verrons que le port de plaisance a du mal à s'intégrer à la cohérence urbaine et nous demanderons si cet aménagement est finalement la cause d'une mutation urbanistique. Enfin, l'aménagement d'un port de plaisance à La Palmyre au sein d'un site naturel particulièrement évolutif sera l'objet d'un questionnement concernant la nécessité d'un tel équipement à cet endroit. La problématique de cette partie s'axera donc autour de cette interrogation : La plaisance a-t-elle pu être un élément perturbateur de la cohérence

environnementale ?

Chapitre 6

Un changement de cap pour le port des Minimes (1971–1982)

En 1969, cinq ans après la mise en place de l'avant-projet de création d'un port de plaisance à La Rochelle, l'aménagement de ce dernier commence. Le port des Minimes « *dont tout le monde parlait mais que personne ne voyait [et qui] a longtemps fait figure de serpent de mer ou de monstre du loch Ness*⁷⁸⁸ » est sur le point de voir le jour. Malgré l'enthousiasme de l'équipe municipale et d'autres acteurs locaux tels que la Jeune Chambre Economique de La Rochelle⁷⁸⁹, le port de plaisance des Minimes ne semble pas faire partie des préoccupations des Charentais. En octobre 1969, à l'occasion de son assemblée générale, ce mouvement de jeunes chefs d'entreprises s'étonne d'ailleurs de ce manque de considération car selon ses membres, « les Charentais doivent se sentir concernés par cette grande entreprise⁷⁹⁰ » dont une grande partie de l'avenir de la région de La Rochelle dépendrait. Si les Rochelais se sont montrés reconnaissants de la gestion municipale d'André Salardaine et des aménagements effectués en le réalisant en 1965, la création du port des Minimes ne semble pas remporter tous les suffrages.

788. « Le port de plaisance des Minimes », *Sud-Ouest*, 26 novembre 1969, Jx 262/133, ADCM.

789. La Jeune Chambre Economique de La Rochelle se définit elle-même comme étant un mouvement de jeunes cadres, de jeunes chefs d'entreprises qui s'impliquent dans la vie de la cité en menant diverses actions civiques. Cette association loi 1901 fait partie du réseau de la Jeune Chambre Economique française qui fut reconnue d'utilité publique (décret du 10 juin 1976).

790. « Le port des Minimes : objectif 1970 de la jeune Chambre économique », *Sud-Ouest*, 8 octobre 1969, Jx 262/132, ADCM.

6.1 Une rupture politique pour un nouveau visage portuaire

André Salardaine, qui est à l'origine des Grands Travaux à La Rochelle, sent que les vents politiques sont sur le point de tourner. Alors qu'il souhaite créer une nouvelle dynamique touristique, le projet du port et de sa marina luxueuse éloigne progressivement le maire de ses administrés qui se sentent délaissés au profit d'une élite sociale. En 1969, le chantier du port des Minimes débute dans un climat politique incertain. L'opposition profite alors de la faille pour tenter de s'imposer sur la scène politique municipale.

6.1.1 Le port de plaisance, un enjeu essentiel des élections municipales de 1971

Afin d'éviter une nouvelle déconvenue après ses deux échecs successifs aux législatives, Michel Crépeau décide de présenter une liste « multicolore » en tentant d'associer au sein de son équipe des composantes sociales et géographiques différentes afin de représenter tous les habitants de La Rochelle. Alors qu'André Salardaine souhaite briguer un troisième mandat, le maire sortant va devoir compter non seulement sur la candidature de son opposant politique local Michel Crépeau mais aussi sur celle de Philippe Dechartre qui, après avoir été élu député de Charente-Maritime, compte devenir à présent maire de La Rochelle sous l'étiquette UDR. Depuis les élections législatives de 1968, ce dernier occupe toujours de hautes fonctions nationales puisqu'après avoir été secrétaire d'État à l'Équipement, est désormais secrétaire d'État auprès du ministre du Travail, de l'Emploi et de la Population. Malgré le soutien de son parti à Philippe Dechartre, André Salardaine, qui lors de sa première élection paraissait être devenu maire presque involontairement, s'est au fil des mandats, épanoui dans ce rôle. Il est pour lui inenvisageable de se laisser déposséder aussi facilement. Tenant à aller au bout des projets qu'il a entrepris, dont la concrétisation du port de plaisance qui pour l'instant n'est caractérisé que par l'édification de deux digues, il décide de se présenter sous l'étiquette centriste.

Dans ce contexte tendu, la candidature de Philippe Dechartre va être entachée par une vive polémique. En effet, ce dernier est accusé de conflit d'intérêts dans l'aménagement de la zone

des Évières sur l'île de Ré. En 1969, Philippe Dechartre, qui est encore à l'époque secrétaire d'État à l'Équipement et au niveau local député de Charente-Maritime depuis un an, occupe aussi la fonction de président du Comité pour l'aménagement et le développement de l'île de Ré (CADIR). Cette affaire oppose l'homme politique à Jacques Souchère, président de l'Association nationale des promoteurs immobiliers qui accuse le secrétaire d'État d'avoir bloqué la décision relative à son permis de construire un complexe touristique aux Évières. Selon les opposants de Philippe Dechartre, le CADIR. aurait préféré y installer une réserve ornithologique mais surtout un golf et un aérodrome. L'avocat du promoteur va jusqu'à qualifier le CADIR. « *d'instrument pour la réalisation de projets de quelques bons vieux amis*⁷⁹¹ ». Pour Philippe Dechartre, cette affaire, sur laquelle la justice a déjà statué en faveur du député, est une tentative d'assassinat politique : « *Mais j'ai déjà gagné mon procès devant la justice, lors du référé devant le tribunal de La Rochelle. Je l'ai aussi gagné devant le gouvernement. Je fais le pari de le gagner devant la ville de La Rochelle. D'ailleurs, mes adversaires politiques, j'entends des formations politiques adversaires de la majorité, m'ont témoigné à cette occasion leur sympathie et parfois même leur amitié*⁷⁹² ». Malgré tout, l'image du député va souffrir de cette polémique.

De plus, l'engagement de Philippe Dechartre pour l'aménagement d'un grand port de plaisance ne contribue pas vraiment à sa popularité. Les Rochelais commencent à cette époque à afficher un certain scepticisme face au projet grandiose qu'a mis en place l'équipe municipale d'André Salardaine. Philippe Dechartre, qui soutient le projet, va lui aussi pâtir de cette méfiance des Rochelais. En bon stratège politique, ce dernier décide de tenter de convaincre les Rochelais les plus opposés au projet que sont les habitants du quartier des Minimes. André Prévost se souvient d'une rencontre très tendue au bar *Le Plaisance*. Convaincu de l'intérêt de l'aménagement d'un grand port de plaisance à La Rochelle, Philippe Dechartre tente alors maladroitement d'expliquer aux habitants que la construction de ce port, et donc la destruction de leurs maisons, est quelque chose de positif pour eux. Ne souhaitant pas être expropriés, les habitants des Minimes expriment alors leur mécontentement et certaines réactions sont d'ailleurs

791. « L'affaire Souchère-Philippe Dechartre devant la cour d'appel de Poitiers », *Sud-Ouest*, 17 décembre 1971, Jx 262/145, ADCM.

792. « Elections municipales : candidatures de Philippe Dechartre, André Salardaine et de Michel Crépeau », *Sud-Ouest*, 25 janvier 1971, Jx 262/140, ADCM.

assez vives. Cette réunion publique étant sur le point de dégénérer, le député est évacué en urgence par la police ⁷⁹³.

Philippe Dechartre, qui avait été élu aux législatives de 1968 dans un élan national gaulliste, se retrouve donc en difficulté à La Rochelle. L'avenir du quartier des Minimes et l'aménagement d'un port de plaisance constituent alors les enjeux essentiels de cette campagne électorale. Michel Crépeau n'hésite pas à dénoncer publiquement l'implication de Philippe Dechartre dans des affaires douteuses et à dénoncer la folie des grandeurs d'André Salardaine concernant l'aménagement du quartier des Minimes. Au début de la campagne, Michel Crépeau s'oppose fermement à la construction d'un port de plaisance à La Rochelle et aurait préféré qu'André Salardaine s'intéresse plus, durant son mandat, aux travailleurs de la mer.

En février 1971, le candidat radical exprime clairement ses ambitions locales dans une invitation à une réunion adressée aux dignitaires locaux : « *Si je suis élu maire de la ville, je prends l'engagement de ne pas laisser dépenser 15 milliards dans l'affaire des Minimes. Je prends l'engagement de réunir tous les trois mois tous les intéressés du port pour établir un plan de relance de la pêche* ⁷⁹⁴ ». Durant sa campagne électorale, Michel Crépeau dénonce ouvertement le début de construction du programme immobilier du Sextant sur la digue du Lazaret. Pour lui, il s'agit d'un mur de béton qui ne fera que boucher la vue sur la baie aux Rochelais. Alors qu'André Salardaine défend son bilan de maire sortant et que l'image de Philippe Dechartre est écornée par l'affaire des Evières et pâtit de son engagement pour la construction d'un port de plaisance, Michel Crépeau se présente comme le candidat d'un autre destin pour La Rochelle que celui déterminé par André Salardaine. Les résultats des élections municipales de mars 1971 sont sans appel.

La droite divisée, Michel Crépeau, qui se présente sous l'étiquette Parti socialiste et radicaux, se place en tête dès le premier tour avec quasiment 30 % des suffrages exprimés. Le PCF, quant à lui, a séduit près d'un quart des votants rochelais avec presque 25 % pour Léon Belly.

793. Cet incident du bistrot des Minimes aurait d'ailleurs trouvé un écho au sein des plus hautes sphères de l'Etat.

794. MENU J.-C., *Op. cit.* p. 35.

TABLE 6.1 – Élections municipales de 1971 ⁷⁹⁵

1 ^{er} tour (14 mars)			
Inscrits	38 841	Exprimés	25 317
Michel Crépeau	PS et radicaux	7 528	29,74 %
Léon Belly	PCF	6 253	24,70 %
Philippe Dechartre	UDR	6 078	24,00 %
André Salardaine	Centristes	5 458	21,56 %

Quant à Philippe Dechartre, il parvient à obtenir pour l'UDR 24 % des suffrages. André Salardaine, quant à lui, n'a pas convaincu les Rochelais qui ne lui accordent que 21,56 % des voix, soit le score le plus faible des quatre candidats. L'ancien maire, qui a été désavoué en étant évincé de sa place de candidat de l'UDR par Philippe Dechartre depuis les élections législatives de 1968, ne se résigne pas puisqu'il décide de rester présent au deuxième tour.

TABLE 6.2 – Élections municipales de 1971 ⁷⁹⁶

2 ^e tour (21 mars)			
Inscrits	38 841	Exprimés	27 338
Michel Crépeau	PS et radicaux	15 563	58,02 %
Philippe Dechartre	UDR	7 051	25,79 %
André Salardaine	Centristes	4 424	16,19 %

Le second tour, qui se déroule le 21 mars, est décisif pour Michel Crépeau. Le PCF décide de s'allier au candidat du PS et des radicaux. À droite, les choses semblent moins aisées. André Salardaine, le représentant des centristes, décide de ne pas s'associer pas à la candidature de Philippe Dechartre jusqu'au bout. Quoiqu'il en soit, une union des deux gaullistes n'aurait pas suffi à battre l'union de la gauche puisque leurs deux scores réunis auraient seulement atteint le seuil des 40 % de suffrages exprimés, loin derrière Michel Crépeau qui obtient quasiment 60 % des voix.

FIGURE 6.1 – L'élection de Michel Crépeau fait la une de la presse régionale, 1971 ⁷⁹⁷



C'est un véritable plébiscite en faveur de Michel Crépeau dont la victoire fait la une du journal *Sud-Ouest* le lundi 22 mars (fig. 6.1). André Salardaine, qui a déjà été mis à l'écart lors des élections législatives, se retrouve exclu de la scène politique rochelaise. Quant à Philippe Dechartre, son échec s'explique par la division de la droite et l'affaire des Évières qui ont constitué un réel frein pour le secrétaire d'Etat et député sur la scène politique locale. Ainsi,

Michel Crépeau, en réussissant à rassembler la gauche et surtout à convaincre les Rochelais d'un avenir meilleur pour leur ville, sort grand vainqueur de ces élections municipales et devient maire de La Rochelle, un fauteuil que les Rochelais lui confieront jusqu'à son décès en 1999.

6.1.2 La fin du port d'André Salardaine

Dès son élection, le nouveau maire bouleverse beaucoup de projets en cours et en particulier le port de plaisance. Michel Crépeau, qui s'engage en faveur de l'environnement, veut que La Rochelle devienne une ville propre avec des zones vertes. Mais ce qui marque vraiment le début de son mandat, c'est son intervention vigoureuse pour reprendre en main trois opérations en cours sur La Rochelle que sont le port de plaisance, l'urbanisation grandiose de la pointe des Minimes et la Zone à Urbaniser en Priorité (ZUP) de Villeneuve-les-Salines. Conformément au discours tenu pendant la campagne des élections municipales, l'élection de Michel Crépeau va marquer un tournant dans l'histoire du port des Minimes.

En 1971, l'aménagement du port est entrepris depuis deux ans avec principalement la construction de deux digues qui délimitent un plan d'eau de 40 hectares. Si le port se dessine déjà, au niveau terrestre, aucun aménagement n'a été réalisé et aucune acquisition foncière n'a encore eu lieu. Alors que les autorisations ne sont pas encore délivrées, seul le chantier du programme immobilier du Sextant sur la digue du Lazaret est sur le point de commencer. Mais conformément à ses promesses électorales, la nouvelle municipalité de Michel Crépeau stoppe les travaux d'aménagement du port et prononce un arrêté municipal mettant fin au programme immobilier du Sextant. Michel Crépeau accuse l'ancienne municipalité d'avoir eu des ambitions démesurées et dénonce les coûts exorbitants des projets entrepris sous le mandat d'André Salardaine.

Pour le nouveau maire, des projets subventionnés à hauteur de seulement 30 % par l'État et conduits par des sociétés d'économie mixte, donc en partie privées, sont trop risqués. Ce dernier considère notamment que la Société d'Aménagement de La Rochelle et du Littoral (SAREL) est à l'origine d'un véritable gouffre financier, en ayant dépensé en seulement deux ans près de 2,3 millions de francs en frais d'études, publicité (fig. 6.2) et relations publiques.

FIGURE 6.2 – Publicité pour le port Richelieu, le plus grand port de plaisance d'Europe, 30 mai 1970⁷⁹⁸



La SAREL a, en effet, fait de la publicité, dans la presse notamment, afin de promouvoir « le plus grand port de plaisance d'Europe » et « son quartier ultra-moderne de 4 000 logements dont 1 200 villas et 1 200 lits d'hôtel⁷⁹⁹ ». Pour Michel Crépeau, cet argent utilisé en communication a tout simplement été jeté par les fenêtres. Ce dernier décide donc de reprendre totalement en main l'aménagement du port de plaisance des Minimes. Tout d'abord, la SAREL, dont la ville de La Rochelle possède plus de 50 % des parts, est destituée de son rôle de maître d'œuvre et Rémy Madier, son directeur, est licencié dès le mois de juillet. La ville de La Rochelle va donc reprendre la maîtrise d'ouvrage concernant l'aménagement de la zone des Minimes afin de définir elle-même les nouvelles orientations du projet.

L'équipe de Michel Crépeau envisageant désormais un projet assez différent, la réalisation d'un nouveau plan d'urbanisme s'avère nécessaire. Dans ce nouveau schéma, le maire exige

799. *Ibid.*

la réduction du nombre de constructions à venir : de 4 500, le projet comprend désormais 2 500 logements, et la capacité portuaire passe finalement de 4 000 à 3 000 postes à quai. Michel Crépeau ordonne aussi la réduction de la hauteur des immeubles qui, dans le premier plan d'urbanisme, pouvait atteindre 51 mètres et 126 mètres pour la pyramide devant de situer sur la pointe des Minimes. Désormais, la hauteur des immeubles devra être décroissante du nord vers le sud afin que les immeubles se fondent davantage dans la structure naturelle du site. Le nouveau maire demande aussi que les parkings et les voiries prennent moins d'importance que les espaces verts publics, les pistes cyclables et les espaces pour piétons en bordure de littoral et des falaises.

Ce dernier envisage aussi la sauvegarde et la mise en valeur de l'ancien village. Les habitants des Minimes, qui étaient dans l'expectative depuis bientôt cinq ans quant à l'avenir de leur village, de leurs maisons et de leur propre avenir, sont soulagés. À titre compensatoire pour cette difficile attente, le conseil municipal vote la gratuité à vie d'une place au port pour les habitants des Minimes possédant une embarcation. Le port des Minimes, qui devait, sous le mandat d'André Salardaine, devenir une marina plutôt luxueuse, est sur le point de prendre un nouveau visage sous le mandat de Michel Crépeau. Le nouveau maire prend alors le parti d'apporter une réponse plus consensuelle concernant la question épineuse du port des Minimes.

6.2 La naissance discrète du port des Minimes

6.2.1 Un port mal-aimé et encombrant pour la municipalité

Suite au changement d'équipe municipale mais aussi aux différentes orientations prises par le nouveau maire, les conseils municipaux d'André Salardaine puis de Michel Crépeau ne vont pas évoquer officiellement le port de plaisance entre les séances du 15 janvier et du 11 juin 1971. Pendant six mois, les travaux du port sont figés. Ce port mal-aimé par le nouveau maire, qui ne le considère pas comme étant un aménagement primordial, semble être devenu pour le conseil municipal quelque peu encombrant. Lors de la campagne électorale, le candidat Michel Crépeau a émis l'hypothèse de transformer cette structure portuaire qui n'était pas encore équipée pour la plaisance, en port de pêche.

Alors que la stratégie politique gagnante de Michel Crépeau reposant sur l'écoute des Rochelais et de leurs difficultés, le nouveau maire, empêtré dans un projet qu'il n'a pas souhaité pas et qu'il doit désormais assumer, pourrait demander directement à la population, par voie de référendum, ce qu'elle souhaite pour l'aménagement des Minimes, à savoir un port de plaisance ou un port de pêche. En effet, pourquoi ne pas avoir consulté par référendum tous les Rochelais sur le port de plaisance des Minimes ? C'est la question que pose Jacques Lucazeau, secrétaire de section du PCF, lors d'un entretien accordé au journal *Sud-Ouest*⁸⁰⁰. Selon lui, la chose essentielle que l'on peut retenir, c'est que la facture sera lourde pour les contribuables rochelais. Ils auraient donc dû être consultés pour un projet d'une telle ampleur. Mais ni André Salardaine ni par la suite Michel Crépeau ne vont prendre l'initiative de mettre en place un référendum qui permettrait aux Rochelais de donner leur avis.

Le 11 juin 1971, la nouvelle municipalité, qui a arrêté les travaux depuis mars, semble sortir de son sommeil et réalise finalement qu'il est nécessaire de rentabiliser les frais faramineux déjà engagés. À l'approche de la saison estivale, Michel Crépeau décide de continuer l'aménagement d'un port de plaisance aux Minimes. Avec toutes les dépenses consenties jusqu'ici, ce port doit

800. « Pourquoi n'avoir pas consulté par référendum tous les Rochelais sur le port de plaisance des Minimes ? », *Sud-Ouest*, 9 novembre 1971, C 52/79, CDSO.

devenir au plus vite rentable : « *Il faut que les bateaux puissent trouver place rapidement*⁸⁰¹ ». Toutefois, le port des Minimes va subir en quelque sorte une période d'essai puisque, n'étant pas certains de son succès, les élus décident d'adopter avec prudence une mise en exploitation provisoire du port à partir du 1^{er} août 1971. Si cette première expérience s'avère concluante, la mise en exploitation définitive pourrait être décidée en 1972. Mais pour l'instant, les élus préfèrent ne pas trop s'avancer à propos de l'avenir du port et Michel Crépeau est d'ailleurs le premier sceptique : « *Il ne faut pas compromettre l'avenir commercial du port, si tant est qu'il y en ait un*⁸⁰² ».

La mise en exploitation provisoire fixée au 1^{er} août 1971, en pleine saison estivale, s'explique par le fait que suite à l'arrêt des travaux, le port n'est pas du tout exploitable. Des travaux de dragage dans le chenal et dans les bassins sont encore nécessaires pour que ces derniers soient accessibles. De nombreux aménagements doivent être entrepris à commencer par les voies, l'eau, l'électricité mais aussi la mise en place d'équipements nécessaires à la vie portuaire tels que des pontons, des cales, des services de manutention, une régie et des sanitaires. Des services privés complémentaires au fonctionnement du port doivent aussi être entrepris, tels que l'implantation de magasins d'accastillage ou des entreprises de service d'entretien des bateaux. Enfin, le confort des plaisanciers doit être assuré par la mise en place d'infrastructures de loisirs tels que des commerces, des restaurants et des structures de divertissements. Si le nouveau projet prévoit la réalisation de trois bassins compris entre les deux digues et la côte, le port n'est alors que ce que l'équipe d'André Salardaine avait amorcé en 1969, c'est-à-dire une étendue d'eau entourée de deux digues (fig. 6.3).

Par manque de temps, la saison étant sur le point de commencer, le port est équipé pour sa première année d'ouverture du strict minimum. Depuis le mois de janvier 1971, les travaux n'ont pas avancé. En juin, la zone des Minimes n'est encore qu'à l'état de chantier. La municipalité d'André Salardaine, qui avait évoqué l'aménagement de pontons le 15 janvier, n'a en fait rien entrepris à cause des élections municipales qui approchaient à grands pas. Les élections

801. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR](#), p. 247.

802. *Ibid.*, p. 249.

FIGURE 6.3 – Vue aérienne de La Rochelle, juillet 1971 ⁸⁰³



de mars 1971 puis le changement de maire ont donc été un réel frein pour les projets entrepris par la ville, et notamment pour la mise en service du port. Beaucoup de travaux d'aménagement doivent encore être réalisés afin d'accueillir dans de bonnes conditions les premiers navigateurs. Le port doit apporter le plus rapidement possible des bénéfices à la ville et doit donc être mis en service dans les meilleurs délais. Mais la nouvelle municipalité, par la suspension provisoire des travaux, s'est quelque peu sabordée. En exécutant très rapidement les travaux nécessaires à l'accueil des premiers plaisanciers, le port ne devrait être prêt que le 1^{er} août, et cela sans compter les imprévus souvent rencontrés sur les chantiers.

Le conseil municipal décide donc dans la précipitation d'effectuer des dragages, de créer des terre-pleins et d'installer trois pontons dans le bassin Richelieu (appelé aujourd'hui Lazaret) qui est alors le seul bassin apte à recevoir de tels équipements. Ainsi, les conseillers municipaux espèrent que le port va pouvoir accueillir des plaisanciers à la date prévue. L'un d'entre eux, André Dubosc, énumère les services portuaires dont les premiers usagers du port pourront bénéficier à leur arrivée : « *le droit d'amarrage aux pontons, une distribution d'eau potable, une*

*permanence de gardiennage, des liaisons téléphoniques, des services sanitaires, des bouches d'incendie, des installations nécessaires à la réception des ordures ménagères, l'éclairage public des ouvrages et installations portuaires*⁸⁰⁴ ». Est-ce faire preuve de trop d'optimisme que de penser pouvoir réaliser ces travaux en un peu moins de deux mois ? Le 17 juillet, à quinze jours de l'ouverture du port, alors que les travaux devraient être sur le point de se terminer, le chantier rencontre des difficultés comme l'expose le maire lors d'une séance du conseil municipal : « *Il s'avère que les trois pannes commandées aux chantiers Pouvreau ne pourront pas être mises en place en temps voulu*⁸⁰⁵ ». Il semble que les raisons de ce retard de livraison soient autant administratives que techniques : « *En raison des délais administratifs nécessaires à l'approbation et à la notification du marché et du délai de confection des ouvrages, les pontons ne pourraient pas être mis à la disposition des usagers avant le 15 août*⁸⁰⁶ ».

Finalement, le port des Minimes devrait pouvoir accueillir les plaisanciers à partir du 15 août. Et le port ne sera pas « tout équipé » au niveau des infrastructures dès sa mise en service provisoire car contrairement à ce qui était prévu le 11 juin, le maire prend la décision le 17 juillet que seuls de petits aménagements seront exécutés pour cette date⁸⁰⁷. Suite à ce retard et en raison d'un manque d'équipements, Michel Crépeau prend alors la décision de laisser la liberté d'accès aux pontons. Le maire trouve en effet qu'il serait déplacé de taxer les usagers alors qu'ils ne bénéficient pas encore des infrastructures portuaires. Les seuls véritables services dont ils pourront bénéficier seront l'eau potable, une ligne téléphonique qui sera installée et la surveillance du port, qui devrait être effectuée par un agent de police assermenté. En 1971, les services portuaires seront donc assez restreints. Ainsi, si tout se déroule comme le maire le souhaite, à partir du 15 août, les plaisanciers pourront logiquement bénéficier d'une place de port gratuite. Cette gratuité ne sera évidemment que provisoire puisque les taxes concernant le port devraient être fixées dès 1972. Il faut « *que d'ici le 1^{er} janvier 1972, une étude complète soit faite du coût des installations nécessaires et de leur amortissement, ainsi que des frais d'exploitation afin que le conseil municipal puisse fixer le montant des taxes en toute connaissance*

804. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR](#), p. 248.

805. *Ibid.*, p. 318.

806. *Ibid.*, p. 318.

807. *Ibid.*, p. 319.

*de cause et décider l'ouverture du port aux usagers d'une façon définitive à compter de cette dernière date*⁸⁰⁸ ».

Finalement, à cause d'une volonté tardive de mettre en activité un port, dont le chantier a été suspendu durant plusieurs mois, aucun plaisancier n'est accueilli à la date prévue pour son ouverture provisoire. Après avoir repoussée la mise en exploitation du port du 1^{er} au 15 août, en espérant que l'entreprise chargée de la construction des pontons pourrait livrer à temps les trois pannes flottantes commandées par la ville, il n'y a toujours, à la fin de la saison estivale, pas l'ombre d'un ponton au port des Minimes. Le 1^{er} octobre 1971, le conseil municipal revient sur les raisons de cet échec. André Dubosc explique alors que ce retard s'explique notamment par des modifications apportées au marché passé avec les établissements Pouvreau : « *Il s'est avéré nécessaire de modifier le marché en ce qui concerne : le nombre des différents types de catways*⁸⁰⁹ ; *les caractéristiques et prix unitaires des pieux d'amarrage ; le montant des travaux, les conditions de paiement de l'avance forfaitaire et le délai d'exécution*⁸¹⁰ ».

Face à cette situation stagnante, Michel Crépeau et ses conseillers sont embarrassés. Mettre en exploitation le port de plaisance durant la saison estivale leur aurait permis, non pas de faire des bénéfices, puisque le maire avait décidé la gratuité provisoire des places, mais plutôt de jauger le succès de ce port. Alors qu'il était à la base radicalement opposé au projet, il tarde dorénavant à Michel Crépeau d'accueillir les plaisanciers. Cette situation d'un port végétatif n'est plus acceptable. Pour lui, il ne faut plus attendre et risquer une nouvelle fois que le port ne soit pas exploité dès le début de la saison. Il souhaite, et ce dès la saison suivante, mettre à disposition des navigateurs six pontons représentant environ 400 places. Mais pour que les travaux avancent rapidement, la ville a impérativement besoin d'une aide financière. Michel Crépeau et son équipe décident donc de partir en quête de subventions.

808. *Ibid.*, p. 318.

809. Catway : sorte de petit ponton perpendiculaire au ponton principal permettant de monter à bord d'un bateau.

810. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR](#), p. 487.

6.2.2 Une lutte pour un port qui s'enlise

Depuis son élection, Michel Crépeau a, dans un premier temps, stoppé les travaux en cours en attendant de leur donner une nouvelle orientation. Puis, à l'approche de la saison estivale, le nouveau maire prend finalement conscience que la concrétisation de ce projet doit avoir lieu au plus vite. Alors que la construction du port vient à peine de commencer, la nouvelle équipe municipale constate un dépassement des dépenses de l'équipe d'André Salardaine de 3 000 000 de francs par rapport au devis d'origine. Si le financement de la construction du port de plaisance devenait exclusivement municipal, cela entraînerait des difficultés économiques évidentes pour la ville. La seule solution est donc, selon Michel Crépeau, de demander une aide qui lui semble légitime, à l'Etat.

En octobre 1971, il part donc plaider la cause de la ville auprès de Jean Chapon, directeur des ports au ministère de l'Équipement. Lors de cette rencontre, l'avocat rusé, qui est toujours en lui, demande justice à l'Etat. Alors que le port des Minimes devait être le plus grand port de plaisance du département, de la région, de la France, et même d'Europe, ce dernier ne comprend pas pourquoi des aides substantielles ont été apportées à certaines régions et pas à d'autres⁸¹¹. Le maire fait référence aux subventions nationales en faveur du développement du tourisme et notamment aux programmes d'aménagements de ports de plaisance le long des côtes du Languedoc-Roussillon et en Aquitaine. Selon lui, ces opérations seraient entièrement supportées par l'Etat et les collectivités locales n'auraient qu'à assumer une participation mineure : « *L'État contribue très largement à l'aménagement touristique de l'Aquitaine... Ainsi, au nom de quoi les Rochelais seraient-ils obligés de payer de leur poche le reste de l'opération des Minimes ?*⁸¹² » Pour Michel Crépeau, La Rochelle est clairement victime d'une discrimination territoriale. L'Etat devrait donc prendre totalement à sa charge le financement des travaux d'aménagement d'un grand port de plaisance à La Rochelle. Connu pour son franc-parler, le maire interpelle directement Jean Chapon : « *Pourquoi le Languedoc-Roussillon ? Pourquoi l'Aquitaine ? Et pourquoi pas La Rochelle ?*⁸¹³ » À cette question, Michel Crépeau ne reçoit

811. *Ibid.*, p. 538.

812. *Ibid.*, p. 538.

813. *Ibid.*, p. 538.

pas de réponse. Et malgré des arguments du tribun, le directeur des ports n'accède pas à sa requête d'un financement total de la part de l'Etat. Par contre, Jean Chapon décide d'accorder 8 000 000 de francs pour le dépassement des dépenses. Mais cette aide, qui ne s'élève qu'à 20 % du coût des travaux semble dérisoire aux yeux de Michel Crépeau. Elle permet toutefois de faire avancer les travaux d'aménagement du port à raison de 2 000 000 de francs chaque année durant quatre ans. Michel Crépeau décide donc de poursuivre le port de plaisance des Minimes tout en continuant à se battre afin d'obtenir une aide plus conséquente de la part de l'État.

De retour de Paris, le maire, conscient que la population rochelaise souhaite savoir ce que ce port va devenir, décide d'accueillir ses administrés dans la salle des fêtes de l'Hôtel de ville, le 28 octobre 1971. Il y fait alors publiquement part du bilan mitigé de sa rencontre avec le directeur des ports. En premier lieu, il tient à revenir sur l'histoire mouvementée de ce port. Il souhaite convaincre les Rochelais qu'il n'est pas responsable des erreurs commises par ses prédécesseurs. Ce dernier dresse donc un historique des faits : « *En 1965, la ville a demandé l'inscription du port de plaisance pour répondre à des besoins réels*⁸¹⁴ ». Michel Crépeau explique encore qu'il aurait quant à lui préféré que les efforts municipaux se portent d'abord vers les travailleurs du port de pêche avant de s'intéresser aux loisirs. Mais finalement, il reconnaît une fois élu que, même si la pêche reste une priorité car elle ne doit pas périlcliter à La Rochelle, la création d'un port de plaisance est nécessaire et peut apporter un nouvel élan économique à la ville : « *L'extension touristique est un atout pour La Rochelle et on ne peut nier les besoins incontestables de la plaisance dans notre ville, qui sont marqués notamment par l'insuffisance du havre d'échouage*⁸¹⁵ ». Il explique par la suite aux Rochelais qu'en 1965, l'ancienne équipe municipale avait prévu de construire un très grand port comportant un plan d'eau de 42 hectares dont le financement global s'élevait à 60 000 000 de francs. Cette somme incluait la contribution habituelle de l'État en ce domaine, soit 600 000 francs. Le nouveau maire de La Rochelle explique aussi à son auditoire que la première tranche de travaux d'aménagement de 15 000 000 de francs correspond à la construction des deux digues fermant le port de plaisance des Minimes. De plus, concernant l'urbanisation du quartier, le nouveau maire explique à ses ad-

814. *Ibid.*, p. 536.

815. *Ibid.*, p. 538.

ministrés que l'ancienne équipe municipale voyait trop grand dans des délais impossibles à tenir.

Concrètement, selon le nouveau maire, l'ancienne équipe municipale a fait beaucoup trop de frais par l'intermédiaire notamment de la SAREL. Il déclare même dans un entretien accordé au journal *Sud-Ouest*: « *Notre élection a été un véritable coup de pied dans le termitière* ⁸¹⁶ ». Mais cette attaque non dissimulée à l'égard de l'ancienne municipalité ne va pas rester lettre morte. Quinze jours après la parution de cet article, André Salardaine obtient un droit de réponse au titre explicite : « *Les conseils de l'ancien* ⁸¹⁷ ». Selon l'ancien maire, Michel Crépeau aurait tort de laisser mourir le port des Minimes. Les travaux doivent reprendre au plus vite car l'équilibre de cette opération ne peut être assuré que par la revente de terrains permettant l'installation à terre d'équipements indispensables à la vie des plaisanciers. Il prend alors la défense de la SAREL et de son directeur Rémy Madier en expliquant que cette société d'économie mixte devait apporter des capitaux privés et les revenus de cette zone résidentielle auraient permis d'amortir les dépenses engagées. André Salardaine met alors en garde le nouveau maire. Il ne doit pas construire sa mandature en opposition avec la sienne, au risque de mettre un terme à des projets qui auraient été bénéfiques à la vitalité économique de la ville : « *cette grande réalisation donnait à La Rochelle son plein épanouissement touristique, dont elle a vocation. Des centaines d'emplois auraient vu le jour dans la construction de bateaux, leur surveillance, l'accastillage, l'hôtellerie, la restauration, le commerce, voilà les bénéficiaires de l'aménagement sans compter les saines joies de la plaisance apportées aux jeunes et le renom de La Rochelle sur le plan européen. Le tourisme est une industrie qui n'est pas à dédaigner. Ne l'oubliez surtout pas* ⁸¹⁸ ». André Salardaine qui lui-même, au début de son mandat, n'avait pas attaché assez d'importance au développement du tourisme à La Rochelle, encourage vivement Michel Crépeau à envisager l'avenir de ce port sur le long terme car pour l'instant, il ne mènerait qu'une « *politique à courte vue* ⁸¹⁹ ».

816. « Douze questions à M. le Maire : le port Richelieu », *Sud-Ouest*, 11 octobre 1971, Jx 262/144, ADCM.

817. « Douze questions à M. le Maire : les conseils de l'ancien : M. André Salardaine, ancien député-maire de La Rochelle », *Sud-Ouest*, 27 octobre 1971, Jx 262/144, ADCM.

818. *Ibid.*

819. *Ibid.*

Rémy Madier a, quant à lui, déjà répondu aux accusations publiques lancées par le nouveau maire. Suite à son licenciement officiel lors d'une séance du conseil municipal le 19 juillet 1971, Michel Crépeau a expliqué cette décision dans la presse à la fin du mois d'août. Le 23 septembre, l'ex-directeur de la SAREL use de son droit de réponse en écrivant une lettre ouverte au maire. Selon lui, son licenciement ne serait pas lié à des dépenses excessives mais à cause de « *l'impossibilité où il était de me faire confiance, compte-tenu de notre incompatibilité de doctrines ; entendez par là d'opinions politiques* ⁸²⁰ ». Afin d'éviter un amalgame entre son engagement politique et le projet Richelieu qu'il défend depuis 1964, Rémy Madier explique alors qu'il ne s'est pas engagé politiquement dans les élections municipales, dans la perspective d'une collaboration professionnelle avec le nouveau maire. Enfin, ce dernier regrette vivement que Michel Crépeau, en attendant de donner une nouvelle orientation au port, ait décidé d'arrêter les travaux : « *Supposez que vous décidez de construire une villa ; vous appelez l'architecte qui établit un plan ; votre entrepreneur sonde le sol et commence les fondations ; vous entamez les formalités et, brusquement, votre épouse change d'avis : elle préfère un modeste trois pièces. Toutes les dépenses engagées, l'ont été en pure perte ; elles sont devenues inutiles, mais vous les réglez tout de même* ⁸²¹ ». Par cette métaphore, le défenseur du projet Richelieu porte un regard amer sur le changement d'équipe municipale qui marque la fin de son rêve de faire de La Rochelle, la capitale du tourisme nautique.

En novembre 1971, alors que l'opinion publique s'attendait à une dissolution de la SAREL, le conseil municipal souhaite finalement la conserver afin qu'elle rembourse dans un premier temps ses créanciers puis qu'elle devienne un organisme relais par le biais duquel la ville pourrait obtenir des prêts bancaires. Mais son rôle ne sera désormais que secondaire ⁸²². Grâce à un emprunt de 800 000 francs contracté auprès de la Caisse des dépôts et consignations, la SAREL va pouvoir rembourser ses créanciers à hauteur de 300 000 francs et conserver sur fonds bloqués 500 000 francs qui pourraient servir à rembourser des emprunts ⁸²³.

820. « A propos du port des Minimes : Licenciement et ponton... », *Sud-Ouest*, 23 septembre 1971, C 52/79, CDSO.

821. *Ibid.*

822. « Le Conseil municipal maintient l'existence de la Société d'aménagement de La Rochelle et du littoral (S.A.R.E.L.) », *Sud-Ouest*, 29 novembre 1971, Jx 262/145, ADCM.

823. *Ibid.*

L'intervention d'André Salardaine n'a donc pas fait changer d'avis Michel Crépeau qui dénonce le fait que l'aménagement du port de plaisance ait pu être financé par une opération immobilière sur la pointe des Minimes. Selon lui, l'ancienne municipalité a pris des risques inconsidérés en voulant avancer de l'argent pour acheter et viabiliser les terrains acquis et ensuite les revendre au meilleur prix possible. Il émet alors ouvertement la question de l'autofinancement du projet qu'avait prévu l'ancienne équipe municipale : « *Pour récupérer 4 milliards*⁸²⁴, *la ville engageait de 10 à 15 milliards. À la rigueur, l'affaire était réalisable si la ville avait eu la possibilité de faire l'avance du financement. Or, il y a une vérité d'évidence, le budget primitif est de l'ordre de 7 milliards, mon prédécesseur l'a rappelé récemment dans le journal Sud-Ouest ; avec les budgets annexes, ce nombre doit être porté à 11 milliards, mais je prends 7 milliards pour faire plaisir à l'ancien maire*⁸²⁵ ». Selon lui, l'ancienne équipe municipale n'aurait pas pu, si elle avait continué son projet, en assumer la réalisation. Le nouveau maire ne voit pas comment la ville aurait pu engager des dépenses pour l'aménagement d'une ZUP de 10 000 logements⁸²⁶ « *dont la première tranche exigeait un investissement de 16 milliards et dans le même temps terminer le port de plaisance et engager de 10 à 15 milliards dans l'opération d'urbanisation des Minimes*⁸²⁷ ».

Pour Michel Crépeau, l'aménagement des Minimes doit avoir lieu mais ne doit pas avoir la priorité. En effet, la ville est déjà le théâtre de différents projets d'aménagements tels qu'une ZUP à Villeneuve ou une Zone Industrielle à Périgny, il paraît impossible, pour le nouveau maire, de tout faire simultanément. Michel Crépeau décide de ne plus faire du port de plaisance la priorité de la ville mais plutôt un projet en cours parmi d'autres. Après avoir exposé les coûts engagés, le nouveau maire de La Rochelle évoque sa décision concernant le Centre d'Etudes Rochelais pour les Minimes et le Littoral (CERMIL) et la Société d'Aménagement de La Rochelle et du Littoral (SAREL). Il rappelle qu'il s'agissait d'« une formule d'association et d'administration des intérêts privés » qu'avait décidé de mettre en place la municipalité

824. 1 milliard d'anciens francs = 10 000 000 de francs.

825. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR](#), p. 545.

826. Michel Crépeau évoque ici l'aménagement du quartier de Villeneuve-les-Salines.

827. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR](#), p. 545.

d'André Salardaine. Si Michel Crépeau énumère, lors de cette réunion publique, les organismes chargés de l'aménagement du port, leurs fonctions et leurs statuts, c'est avant tout pour préciser que le financement de ces opérations devait être assuré par les bénéficiaires sur les transactions immobilières qu'aurait effectuées la SAREL. Les logements devaient être principalement des résidences secondaires et seulement éventuellement des résidences principales. Michel Crépeau insiste sur le fait qu'en devenant une aire balnéaire réservée aux vacanciers et aux plaisanciers, les Minimes seraient devenus un quartier fermé aux Rochelais.

Le maire conclut cet historique de l'aménagement du port en rappelant que seule la première tranche de travaux a été réalisée sous le mandat d'André Salardaine. Ces travaux, financés par l'État et la ville avec le concours des services de l'Équipement, ont été confiés, pour la majeure partie, à l'entreprise Truchetet-Tansini. Durant la construction des digues, « *des surprises ont été constatées, certaines sont explicables [...] ⁸²⁸* », comme par exemple le fait que l'entreprise Truchetet-Tansini ait rencontré des difficultés, mais d'autres ne le sont pas selon lui. La digue du Lazaret a finalement été élargie afin de récupérer des terrains sur la mer pour construire le Sextant, cette barre d'immeubles à laquelle Michel Crépeau était farouchement opposé et dont il dénonçait la future construction lors des élections municipales. Ces travaux supplémentaires ont évidemment coûté plus cher. Selon le nouveau maire, l'ancienne équipe municipale n'aurait pas été honnête avec ses administrés : « *Sur le plan psychologique, nos prédécesseurs ont laissé entendre que l'opération était formidable. Les gens y ont cru, or la vérité des chiffres fait tomber les illusions ⁸²⁹* ».

Par cette intervention, Michel Crépeau impute la responsabilité du retard des travaux à l'ancienne municipalité. Selon lui, cette situation inextricable initiée par l'équipe d'André Salardaine justifierait le fait que les travaux d'aménagement du port n'aient pas repris immédiatement après son élection en mars : « *La municipalité nouvelle a donc hérité d'une situation difficile... Nous avons une première étape à surmonter : un financement incomplet ⁸³⁰* ». En complément

828. *Ibid.*, p. 537.

829. *Ibid.*, p. 546.

830. *Ibid.*

du financement des travaux à venir, la nouvelle municipalité cherche un moyen de financer le dépassement du coût des travaux qui s'élève à 3 millions de francs. Michel Crépeau s'interroge d'ailleurs sur les importantes dépenses de la SAREL qui, selon lui, est en grande partie responsable : 2 300 000 francs, ce qui représente plus de quatre fois le capital de cette société. Le nouveau maire est très clair : « *La privatisation de l'opération, telle qu'elle était menée par la SAREL, présentait des dangers, notamment une densification excessive en bordure de côte* ⁸³¹ ». Il prend l'exemple du Sextant, ce « *mur de béton sur la digue* ⁸³² ». Cette opération immobilière était, selon lui, contestable sur le plan urbanistique mais aussi environnemental. La privatisation de l'opération était aussi une mauvaise chose : « *Les promoteurs nous auraient donc racheté les terrains viabilisés quand ils auraient été en mesure de construire... Donc, la ville aurait été le banquier avec l'argent des contribuables* ⁸³³ ». En faisant appel à des fonds privés, « on aboutissait à la socialisation des risques et à la privatisation des bénéfices ⁸³⁴ ». Pour Michel Crépeau, de telles conséquences ne sont pas acceptables. Enfin, le marché immobilier rochelais étant tout de même restreint puisque La Rochelle est une ville de taille moyenne, Michel Crépeau estime que les opérations immobilières prévues initialement n'étaient pas réalisables. Pour lui, si l'ancienne équipe municipale était restée en place, elle aurait de toute façon échoué dans son projet d'aménagement du quartier des Minimes.

D'autres élus interviennent pour justifier l'abandon du projet de marina de l'équipe d'André Salardaine, dont le docteur Pignon, membre de la nouvelle majorité, mais aussi plaisancier. En 1972, à l'occasion de sa nomination au poste de directeur de la régie du port de plaisance, ce dernier revient sur les raisons de l'abandon du projet initial. Selon lui, et alors que Michel Crépeau a soutenu le contraire pendant sa campagne, la nouvelle équipe municipale n'aurait jamais eu l'intention d'abandonner le projet du port de plaisance. Toutefois, l'aménagement du port des Minimes aurait coûté beaucoup trop cher alors qu'il fallait simultanément poursuivre la construction du quartier de Villeneuve-les-Salines. Dorénavant, il est établi pour la nouvelle municipalité « *que le port de plaisance des Minimes est une chose nécessaire, voire essentielle,*

831. *Ibid.*

832. *Ibid.*

833. *Ibid.*

834. *Ibid.*

*au développement et au rayonnement de La Rochelle. Ce qui ne veut pas dire que nous délaissions notre vocation primaire : l'industrialisation, en fournissant à chaque Rochelais un emploi*⁸³⁵ ».

Afin de préserver l'avenir économique de la ville, il paraît donc raisonnable de freiner le projet de l'ancienne municipalité qui consistait à urbaniser rapidement le quartier. D'ailleurs, ralentir l'aménagement du quartier ne poserait aucun problème puisque la municipalité possède un droit de préemption sur le foncier, grâce à la création de la ZAD en 1966, d'une durée de quatorze ans sur les terrains de la zone des Minimes. La nouvelle municipalité souhaite avancer progressivement, en fonction de son budget disponible, mais aussi en fonction des autres aménagements de la ville. Avant d'urbaniser les Minimes, le maire veut d'abord assurer la réussite de la ZUP de Villeneuve et l'industrialisation de La Rochelle. Ce n'est pas pour autant qu'il se désintéresse du quartier des Minimes, comme il le dit lui-même : « *Il restera à urbaniser ce qui sera un jour le plus beau quartier de La Rochelle* »⁸³⁶. Dans cette optique, le maire évoque un projet de création d'un atelier d'urbanisme dont la première tâche pourrait être l'établissement du plan masse de la zone des Minimes.

Enfin, même si Michel Crépeau décide de diminuer considérablement les budgets investis pour l'aménagement du port de plaisance, certains conseillers municipaux considèrent que les fonds publics ne devraient pas financer ce projet. Selon Gérard Gomès, adjoint au maire, l'aménagement d'un port de plaisance ne doit pas mobiliser les finances de la ville qui va devoir contracter des emprunts afin de pouvoir continuer les travaux. Selon lui, ce sont les contribuables qui vont les rembourser. Ce dernier considère que la plaisance est une pratique encore réservée à une élite. Il n'est donc pas normal que tous les Rochelais paient pour l'aménagement d'infrastructures dont ils ne pourront pas bénéficier : « *Pour qui sont dépensées ces sommes énormes ? Pour environ 8 % des Rochelais dont deux tiers bénéficient d'une situation privilégiée ; or, ce sont tous les habitants qui paieront de 160 à 170 millions par an...* »⁸³⁷.

835. « Le docteur Pignon, président de la Régie du port de plaisance », *Sud-Ouest*, 27 janvier 1972, Jx 262/146, ADCM.

836. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR](#), p. 547.

837. 170 millions d'anciens francs = 1 700 000 francs, *Ibid.*, p. 546.

Même s'il s'engage en faveur de la construction du port de plaisance, Michel Crépeau rappelle qu'il a été le premier, et ce dès 1965, à lancer des avertissements sérieux sur ce projet qui, selon lui, ne devait pas être couvert par les dépenses municipales. Il lui paraissait aussi évident que la ville ne pouvait pas supporter seule de tels investissements. Selon Gérard Gomès, les futurs usagers du port doivent payer au maximum, point sur lequel le maire le rejoint. Une cotisation sera perçue auprès des plaisanciers, qui participeront de cette façon à l'amortissement des coûts d'aménagement. Mais afin d'éviter que les usagers de ce futur port n'aillent amarrer leurs bateaux dans d'autres sites moins onéreux, le maire se veut consensuel en déclarant qu'il ne veut pas malgré tout leur imposer des frais de ports trop élevés. Ce dernier fait alors la remarque que les jardins publics coûtent beaucoup à l'ensemble de la population, mais que ce n'est pas pour autant que tout le monde les fréquente. Le port de plaisance constitue un équipement qui favorisera le développement de la ville, et donc qui aura des répercussions pour tous les Rochelais. Michel Crépeau tient aussi à préciser que le port ne serait pas réservé à une élite : « *Il faut chercher à rendre la plaisance accessible à tous, et en ce sens, le tarif pour les petits bateaux ne doit pas être trop élevé*⁸³⁸ ». Cette séance publique se termine par une comparaison de La Rochelle avec la ville de Grenoble qui, en créant une station de ski, a pu accéder au statut de ville olympique d'hiver. En effet, l'organisation des Jeux olympiques à Grenoble en 1968 fut « *le prétexte opportunément saisi par le pouvoir municipal pour mettre à niveau une ville sous-équipée*⁸³⁹. Pour la municipalité de Michel Crépeau, La Rochelle est, à l'instar de Grenoble, une ville industrielle en pleine croissance économique et démographique, qui a un besoin important d'équipements. Le maire ne cache donc pas son ambition de faire à son tour de La Rochelle une ville olympique d'été. Il promet « *d'essayer de faire de La Rochelle, le Grenoble de l'Atlantique. Bien sûr, La Rochelle n'est pas encore Grenoble, et ne le sera jamais, tant qu'elle n'aura pas su conquérir son université et entrer de plain-pied dans l'ère industrielle*⁸⁴⁰ ». Toutefois, selon Michel Crépeau, les clés du succès ne résident pas uniquement dans le tourisme. Pour que La Rochelle devienne une ville dynamique, elle doit s'inscrire dans une logique industrielle

838. *Ibid.*, p. 543.

839. FRAPPAT P., « Les Jeux Olympiques à Grenoble : une ville industrielle saisie par le sport », *Revue de géographie alpine*, n° 79, 1991, p. 45–58, p. 55.

840. « Six questions à M. le maire », *Sud-Ouest*, 1^{er} décembre 1972, Jx 262/, ADCM.

mais aussi développer un pôle universitaire.

6.2.3 Un plan d'aménagement reflétant une certaine prudence

Suite à l'élection de Michel Crépeau, le port change de visage. Alors que le projet initial consistait en une marina luxueuse réservée à une élite, le nouveau maire de La Rochelle veut désormais intégrer le port de plaisance à la ville. Sa construction reprend donc après plusieurs mois de concertation sur l'avenir du projet. Alors que la précédente municipalité voulait aller vite pour construire une marina luxueuse, Michel Crépeau décide de mettre en œuvre un projet plus modeste et de procéder aux aménagements de façon progressive.

Si 1971 est une année de changement pour le port, elle est aussi marquée par le décès de l'architecte en charge du projet initial, André Gomis. L'un de ses jeunes associés, Alain Chenais, qui a déjà collaboré au projet des Minimes, et dont le travail sur l'aménagement du quartier de Villeneuve-les-Salines a séduit la nouvelle municipalité, se voit confier la réalisation d'un nouveau projet concernant l'aménagement de la digue du Lazaret et de ses abords immédiats. Le conseil municipal remet en service la cabane de chantier du Sextant mais pour un autre usage. Après l'abandon de la construction de l'immeuble, la mairie a acheté cette cabane originale en forme de bulle dans laquelle elle décide d'installer provisoirement la régie et les services du port.

La modification de l'orientation générale des études concernant le quartier des Minimes entraîne de nombreux changements pour le port de plaisance. Finalement, les trois pontons prévus sont implantés après l'été. D'une longueur de 110 mètres chacun, ces pontons représentent une capacité de 120 places. Le port des Minimes qui, avant même son ouverture, a entraîné tant de polémiques, n'est finalement pas inauguré officiellement. Ce port qui devait avoir une destinée nationale voire européenne, prend vie sans les fastes d'une cérémonie officielle, mais plutôt dans la discrétion. Le 1^{er} janvier 1972, le port des Minimes est mis en exploitation définitive. L'ouverture du port des Minimes lors de la saison creuse ainsi que la polémique autour de sa création auraient pu être un frein pour l'attraction touristique. Les bateaux, qui étaient

jusqu'alors entassés dans le Vieux Port, empruntent dès que possible le chenal pour investir les trois premiers pontons (fig. 6.4).

FIGURE 6.4 – Les premiers pontons du port des Minimes, 1972⁸⁴¹



Selon un plaisancier, Guy Hautefeuille, dont le bateau était initialement amarré au Vieux Port, la situation n'était plus tenable : « *C'était bourré ! On était à couple, il fallait enjamber trois ou quatre bateaux au minimum. Je crois qu'il n'y avait pas de ponton. On était à couple le long des quais. Moi, j'étais du côté du manège. C'était la galère pour sortir avec les écluses et tout ce qui était à la merci des marées[...]*⁸⁴² ». Ce dernier a fini lui aussi par migrer au port de plaisance des Minimes en 1974, qui s'apparente alors, selon lui, à un désert : « *C'était le désert là-bas. C'était un chantier. Il n'y avait aucune infrastructure. Il n'y avait vraiment rien!*⁸⁴³ ». Même s'il débarque au début sur une langue de terres quasiment vierge de tout aménagement, ce plaisancier considère qu'avec la saturation du Vieux Port, la création de ce nouveau port de plaisance était devenue « *absolument indispensable. Quand j'étais au Vieux Port, c'était une galère pour débarquer les affaires... Là, au début, c'était un peu dans la gadoue mais on savait que*

842. DUSSIER M., *Op. cit.*, p. 109.

843. *Ibid.*

*c'était provisoire*⁸⁴⁴ ». Le chantier des Minimes va tout de même prendre un certain temps car, par prudence, le conseil municipal a pris la décision de financer les prochains aménagements à partir de la subvention de 8 000 000 de francs accordée par Jean Chapon, le directeur des ports.

Le conseil municipal organise donc les travaux selon le calendrier suivant. La première étape en 1972 consiste à draguer une nouvelle souille⁸⁴⁵ permettant la mise en place de trois nouveaux pontons ainsi que leur accès⁸⁴⁶. De plus, les canalisations d'eau et d'assainissement ainsi que l'électricité et le téléphone vont être mis en place au niveau de la digue du Lazaret. Le conseil municipal souhaite aussi que la digue soit équipée afin de permettre une circulation normale ainsi que la desserte des pontons et des divers bâtiments qui y seront construits.

Parallèlement aux travaux du port de plaisance, la municipalité décide de faire disparaître les « *cabanes disgracieuses qui bordent la rue des Chantiers et cachent le rempart reliant la tour de la Chaîne à celle de la Lanterne*⁸⁴⁷ ». Les derniers vestiges de remparts de La Rochelle sont alors cachés par les chantiers navals. Leurs propriétaires ont d'ailleurs déjà commencé d'eux-mêmes à s'éloigner du centre-ville dans le but d'agrandir leurs locaux mais aussi pour des raisons pratiques. En effet, une fois les bateaux construits, ces derniers devaient être transportés sur remorque le long du Vieux Port (fig. 6.5) afin d'atteindre les grues leur permettant d'être mis à l'eau.

Cette rue des Chantiers (fig. 6.6), qui a été le théâtre des grandes heures de la construction navale, à l'époque où cette dernière était encore artisanale dans les années 1950–1960, est sur le point de disparaître pour laisser place à un parking. Mais la disparition de ces hangars pittoresques ne manque pas d'émouvoir la population rochelaise. Une habitante rochelaise fait d'ailleurs part de sa tristesse au journal *Sud-Ouest* : « *aucun membre de la municipalité ne s'est donc promené à pied le long de ces ateliers, pittoresques au sens propre du terme parce que de hauteurs et de dimensions différentes ; aucun deux n'a donc jamais plongé un regard d'enfant curieux à l'intérieur de ces hangars où s'élabore mystérieusement en hauteur les coques de nos*

844. *Ibid.*

845. Souille : Fosse creusée et draguée au pied d'un quai permettant de recevoir des bâtiments de grande calaison.

846. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR](#), p. 544.

847. « Du pittoresque de la rue des Chantiers », *Sud-Ouest*, 17 avril 1972, Jx 262/147, ADCM.

FIGURE 6.5 – Les bateaux qui ont des jambes, 1962⁸⁴⁸



jolis bateaux de plaisance, dans une odeur de goudron, de vernis et de bois résineux⁸⁴⁹ ».

FIGURE 6.6 – La rue des chantiers lors de sa destruction, 1972⁸⁵⁰



Malgré la déception de Rochelais attachés à ce quartier pittoresque, le conseil municipal justifie sa décision pour plusieurs raisons, notamment rendre visible le rempart et aménager

849. « Du pittoresque de la rue des Chantiers », *Sud-Ouest*, 17 avril 1972, Jx 262/147, ADCM.

cette nouvelle esplanade en promenade mais aussi en parking afin qu'il n'y ait plus de véhicules stationnés sur la place de la Chaîne. En 1973, l'objectif de la ville est de réaliser des dragages le long de la digue du Lazaret jusqu'au fond du port. Une aire de stationnement pour véhicules et dériveurs ainsi qu'une cale de mise à l'eau doivent aussi être aménagées. En 1974, le calendrier prévoit la construction d'une digue-épi qui devrait marquer le début de la construction de la darse centrale ainsi que le remblaiement de la partie sud du port. Enfin, en 1975, le reste de la subvention accordée par l'État permettrait d'allonger la digue-épi jusqu'à l'extrémité prévue du môle central afin de procéder aux aménagements définitifs du parking et des cales de mise à l'eau. Le conseil municipal se fixe alors un objectif : accueillir 1 000 bateaux en 1975. Finalement, le conseil municipal suit plutôt bien ses directives puisque les travaux concernant l'aménagement du port se déroulent dans les temps. Les voiries sont mises en place sur le terre-plein de la digue du Lazaret où la première infrastructure est édifée. Il s'agit du centre d'animation (fig. 6.7) ⁸⁵¹.

FIGURE 6.7 – Le centre d'animation de la digue du Lazaret, 1972 ⁸⁵²



Au sud de la digue, le vaste terre-plein, où devait être réalisé le programme immobilier du Sextant, n'est pas pour l'instant aménagé et peut servir aux plaisanciers de parking. L'architecte Jean-Philippe Boutet présente alors, sur demande de Michel Crépeau, un avant-projet de ⁸⁵¹. Le centre d'animation est aujourd'hui le Forum des Pertuis.

la première infrastructure portuaire du port de plaisance des Minimes. Le 14 janvier 1972, ce dernier est nommé architecte du projet du centre d'animation sous la houlette de l'architecte en chef de la zone, Alain Chenais. Il faut agir vite car le maire souhaite la mise en service de ce bâtiment avant la prochaine saison d'été⁸⁵³. Le conseil municipal, ne disposant que d'un court délai, décide donc que la charge financière de la construction du bâtiment sera assumée par la ville.

Le centre d'animation de la digue du Lazaret doit se composer de trois parties : une partie portuaire, une partie commerciale et une partie bar et restauration. Dans sa partie portuaire, le bâtiment doit accueillir la capitainerie du port qui disposerait de deux bureaux de 16 m² chacun. Les clubs nautiques ont aussi leurs locaux. Enfin, des sanitaires et des services pour les usagers du port sont prévus. Ces installations conçues pour 400 bateaux ne le seraient qu'à titre provisoire. Située au rez-de-chaussée, cette zone de 240 m² dédiée aux usagers du port ne représente pas la partie occupée la plus importante du bâtiment. La zone commerciale est beaucoup plus conséquente puisque 544 m² lui sont consacrés, répartis en un grand hall d'exposition de 320 m² dédié à la vente de bateaux, des boutiques (5 locaux commerciaux de 160 m²) et des bureaux pour les constructeurs. L'espace bar et restauration, situé au premier étage, dispose, quant à lui, de 524 m² répartis en un salon, une salle polyvalente de 128 m², un bar de 48 m², un restaurant de 240 m² et d'autres services (bazar et tabac-presse) situés au rez-de-chaussée et au premier étage, d'une superficie de 108 m²⁸⁵⁴ ». La superficie totale du bâtiment atteint environ 1 500 m² pour une dépense de 2 millions de francs.

Alors que la construction du centre d'animation n'est pas encore achevée, une première amodiation des locaux commerciaux est proposée le 29 février 1972. Souhaitant donner la priorité aux commerçants rochelais, Michel Crépeau ne fait pas de publicité au niveau national. Mais ces derniers ne sont pas très enthousiastes à l'idée d'aller implanter leurs commerces au bout de la pointe des Minimes alors que le quartier n'est pas encore aménagé. Seuls le port et le centre d'animation sont en cours de construction. La seule offre faite concerne la création

853. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR](#), p. 8.

854. *Ibid.*, p. 550.

d'un magasin d'accastillage. Le 28 avril 1972, n'ayant reçu qu'une seule proposition, le maire lance un deuxième appel d'offre⁸⁵⁵. A ce moment, les commerçants, tant ceux du nautisme que les autres, boudent le futur centre d'animation. Mais Michel Crépeau reste confiant : « *On vend mieux quand on peut voir les choses construites, surtout après toutes les histoires qu'il y a eu autour du projet des Minimes*⁸⁵⁶ ». Le 2 juin 1972, la construction du bâtiment est terminée. Il peut donc être mis en exploitation dès l'été 1972. Le maire déclare alors : « *Je ne suis pas mécontent de ce bâtiment qui me paraît en harmonie avec le port. Il est certainement plus élégant que ce que nos prédécesseurs voulaient faire*⁸⁵⁷ ». Plusieurs pontons ont été installés au niveau du bassin du Lazaret et le centre d'animation est fonctionnel. Constatant que les commerçants rochelais ne sont pas vraiment décidés à s'implanter dans ce petit bout du monde que constitue alors la digue du Lazaret, Michel Crépeau et son équipe lancent finalement une campagne publicitaire à l'échelle nationale. Mais les réponses aux appels d'offre ne sont pas nombreuses. Le 24 novembre 1972, le maire, malgré son enthousiasme, est obligé de constater que tous les baux de location des locaux commerciaux ne sont toujours pas cédés. Les commerçants restent sceptiques concernant l'avenir du quartier du port.

Finalement, le centre d'animation ne remporte pas un vif succès et finit par être peu à peu déserté. Par manque de fréquentation, le restaurant se transforme en discothèque. Au bout de quelques années, la capitainerie est construite au niveau du môle central. Les locaux portuaires du centre d'animation sont à leur tour délaissés. Le centre d'animation de la digue du Lazaret a perdu sa vocation initiale. Dès lors, quel usage donner à ce bâtiment abandonné ? Dès le début du projet de construction du centre, il a été demandé à Jean-Philippe Boutet de réaliser un bâtiment dont les fonctions pourraient évoluer au fil du temps : « *L'architecte a cherché une réalisation compacte mais avec une conception générale de la construction suffisamment souple pour autoriser dans l'avenir un changement d'affectation en tout ou en partie en fonction de l'évolution des besoins*⁸⁵⁸ ». Cet ensemble commercial deviendra finalement un palais des congrès, le Palais des Pertuis.

855. *Ibid.*, p. 243.

856. *Ibid.*

857. *Ibid.*, p. 323.

858. *Ibid.*, p. 323.

Des aménagements de balisage maritime indispensables à l'accès du port sont aussi réalisés. Des bouées sont installées à l'intérieur et à l'extérieur, dans le chenal. Enfin, sept pontons supplémentaires sont aménagés au lieu des six prévus initialement, soit 740 mètres linéaires, ce qui correspond à 360 places de bateaux.

Malgré des débuts quelque peu difficiles en raison de l'hésitation de la nouvelle municipalité, des retards de chantier mais aussi de procédures administratives longues, le port de plaisance finit par prendre son élan. Michel Crépeau, après avoir été opposé au projet jusqu'à envisager d'interrompre sa construction, fait finalement son possible pour que le port ne s'enlise plus. En 1972, il peut désormais accueillir 480 bateaux. En 1973, les travaux continuent mais, seul le bassin du Lazaret est accessible aux plaisanciers. Le succès du port est tel que le conseil municipal décide d'allonger les pontons 1 à 6 de 240 mètres linéaires, ce qui permet de créer 170 nouvelles places et porte la capacité d'accueil du port des Minimes à 650 places. À la base, ces allongements devaient être provisoires. Il était logiquement prévu de retirer ces extensions dès l'aménagement du bassin du Bout-Blanc car ces pontons seraient trop longs et donc peu commodes pour les plaisanciers. Mais finalement, le conseil municipal décide, pour éviter d'entreprendre de nouveaux travaux tels que le déplacement des pieux sur lesquels sont fixés les pontons, que la configuration du bassin du Lazaret restera telle quelle. Ainsi, le môle central, qui devait être perpendiculaire aux quais, est finalement construit en biais. Les travaux se poursuivent aussi dans la partie sud du bassin du Lazaret. Pour permettre la mise à l'eau des dériveurs légers, une cale sur structure flottante est créée. Le balisage maritime, qui n'est pas encore définitif au niveau des digues en 1972, devient fixe en 1973. Concernant les bateaux plus imposants, une aire de grutage est installée dans le prolongement du quai vertical au sud du bassin du Lazaret. Enfin, la régie du port fait l'acquisition de sa première grue automotrice de 8 tonnes.

En 1974, les dragages du bassin du Lazaret, qui n'est pas tout à fait terminé, continuent. Puis la deuxième partie du remblai au sud du bassin Lazaret est réalisée. Afin de répondre à

une demande croissante, 330 mètres linéaires de pontons sont ajoutés, ce qui permet la création de 180 places de bateaux supplémentaires. Le port atteint désormais une capacité d'accueil de 830 places. En 1975, les dragages se poursuivent au niveau du bassin du Lazaret et de la passe d'entrée. Malgré les chantiers en cours, les plaisanciers affluent. Les deux autres bassins du Bout-Blanc et Marillac n'étant pas encore creusés, certains pontons sont encore allongés, permettant de créer 160 places supplémentaires.

Après la première phase d'aménagement du môle central, la plateforme d'extrémité et le soubassement de la cale de l'école de voile sont entrepris. Puis les travaux de construction de l'école de voile, premier bâtiment construit sur le môle central, débutent. Le centre d'accueil de l'Union nationale des centres sportifs de plein air (UCPA), les locaux de la Société des Régates Rochelaises et la régie du port sont construits plus tardivement. Parallèlement à la zone portuaire, l'ensemble du quartier des Minimes commence à être aménagé. Les voiries principales du môle central sont percées, de la digue Chenal jusqu'à la rue de la Sauvagère qui traverse le village des Minimes. En 1975, le port de plaisance des Minimes peut accueillir 990 bateaux. L'objectif du conseil municipal qui était d'aménager 1 000 places en 1975 est atteint. Le pari est donc gagné pour l'équipe de Michel Crépeau qui souhaitait rendre le port de plaisance au plus vite rentable.

En 1976, la municipalité, ayant épuisé la subvention de 8 000 000 de francs de l'Etat et commençant à être assurée du succès du port de plaisance, continue de financer les travaux sur son budget annuel mais aussi en contractant des emprunts. Cette année-là marque le début de l'aménagement du deuxième bassin, du Bout-Blanc, dont une première partie est draguée. Parallèlement, les voiries et réseaux sont aménagés sur la digue Chenal. Au niveau du môle central, afin que l'école de voile puisse ouvrir ses portes en avril 1976, le revêtement de la cale de mise à l'eau et les accès routiers sont entrepris. Parallèlement, les aménagements autour du bassin du Lazaret s'achèvent avec l'ajout de 75 places de pontons. Enfin, le revêtement définitif de la digue du Lazaret est réalisé. La capacité d'accueil du port des Minimes atteint alors 1 065 places.

En 1977, les travaux de dragage au niveau du bassin du Bout-Blanc continuent afin de pouvoir implanter 750 mètres linéaires de pannes flottantes, soit 335 places de bateaux supplémentaires. La capacité d'accueil du port de plaisance des Minimes est alors de 1 400 bateaux. Par ailleurs, les voiries de la digue Chenal sont achevées afin de permettre l'accès à ce deuxième bassin. Au niveau du Lazaret, le conseil municipal vote la construction et la mise en exploitation d'un bâtiment de service. Avant même la création de la plage des Minimes, quelques infrastructures, dont un parking, sont aménagées à proximité.

En 1978, le bassin Marillac est à son tour creusé et les matériaux permettent de combler la partie ouest du Marais Perdu. Ensuite, une cale de mise à l'eau est implantée au niveau de la zone artisanale (bassin du Bout-Blanc) et un bâtiment de service est construit sur la digue Chenal. Les remblais du môle central étant terminés, la construction des pilotis et de la plateforme de la capitainerie peuvent commencer. Enfin, la deuxième moitié des pontons de la digue Chenal est mise en place, soit 750 mètres linéaires permettant la création de 400 places de bateaux, ce qui porte la capacité d'accueil du port des Minimes à 1 800 places. En 1979, le troisième bassin est mis en exploitation : le bassin Marillac (fig. 6.8).

FIGURE 6.8 – Mise en eau du bassin Marillac, 26 juillet 1978 ⁸⁵⁹



Quatre nouveaux pontons sont aménagés, ce qui permet de gagner encore 400 mètres linéaires de pontons soit 200 places supplémentaires. A la fin des années 1970, soit dix ans après le début des travaux, le port de plaisance des Minimes atteint une capacité d'accueil de 2 000 bateaux. Cette progression constante du nombre de places s'explique par le fait que la municipalité n'a pas voulu créer la demande mais plutôt y répondre en ajoutant des pontons en fonction des besoins. Même si le port est toujours en chantier, les plaisanciers arrivent de toute la France. Les raisons de cette popularité sont multiples. De par sa situation géographique, le port des Minimes permet aux plaisanciers de venir amarrer leurs bateaux dans un port médian de la façade atlantique. Il dispose aussi d'un atout plutôt rare dans les années 1970 puisqu'il s'agit d'un port de marée. L'accès se fait donc à marée haute mais les bassins, ayant été creusés assez profondément, les bateaux restent à flot. Les plaisanciers n'ont donc pas besoin d'équiper leurs bateaux de béquilles pour l'échouage. Certes, le Vieux Port est équipé d'un bassin à flot mais ce principe impose une écluse qui ne peut s'ouvrir qu'aux heures de pleine mer pendant un laps de temps assez restreint pour ne pas vider le bassin. De plus, les plaisanciers savent que ce port en cours de construction finira par être équipé de toutes les infrastructures portuaires nécessaires à leur confort. Ainsi, au fur et à mesure de sa construction, la fréquentation du port des Minimes ne fait que croître. La demande d'anneaux dépassant toujours l'offre, les pontons mis en place vont être rapidement occupés.

6.3 L'aménagement délicat du quartier portuaire

6.3.1 De premières infrastructures pour un port qui prend vie

Dès la mise en exploitation provisoire du port de plaisance des Minimes, la municipalité doit doter le port d'infrastructures, à commencer par un organisme chargé de la gestion du port. Le 21 avril 1969, un arrêté ministériel charge la ville de La Rochelle de l'établissement et de l'exploitation du port de plaisance des Minimes. Avant sa création, la Société des Régates Rochelaises se situait près de l'écluse du bassin à flot du Vieux Port où elle se chargeait de la gestion des bateaux de plaisance et de la perception des redevances d'amarrage dues par les plaisanciers. Pour Jean-Claude Menu, président de la S.R.R. lors de la création du port des Minimes, il n'est plus question pour le club d'assumer cette gestion pour le nouveau port. Selon lui, ce n'est pas à un club de voile de se charger de l'encaissement des taxes portuaires. La gestion du port ne doit pas être effectuée par des bénévoles mais par une infrastructure publique. Il paraît donc nécessaire à Jean-Claude Menu et aux dirigeants de la S.R.R. qu'une véritable régie prenne le relais.

Le 28 octobre 1971, le conseil municipal expose son choix de mode d'exploitation du port « *que la ville entend gérer par ses propres moyens*⁸⁶⁰ ». Toutefois, selon ses membres, une régie privée manquerait de souplesse et imposerait de nombreuses contraintes administratives. Afin de percevoir le plus rapidement possible des taxes sur le port pour rembourser progressivement les différents aménagements, la municipalité souhaite que les collectivités locales gèrent directement son exploitation. Un décret datant du 19 octobre 1959 autorise en effet les collectivités locales à créer une régie de gestion du port sans passer par un organisme intermédiaire. Selon Michel Crépeau, cette forme de régie est plutôt bien adaptée à la gestion d'un port de plaisance en tant qu'exploitation commerciale.

Le conseil d'administration de cette régie devrait se composer, pour le quart, de membres nommés par le préfet mais aussi de membres nommés par le maire. La régie de gestion du port

860. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR, p. 552.](#)

des Minimes est donc créée le 28 octobre 1971, sous la forme d'une régie municipale dont la comptabilité est assurée par le receveur municipal. Selon le maire, la ville garde ainsi une certaine autorité sur cette régie : « *La ville peut, par ailleurs, dissoudre cette régie à tout instant si son exploitation devient dangereuse* ⁸⁶¹ ». Dans la continuité de cette politique, un arrêté préfectoral en date du 3 décembre 1971 concède à la ville l'exploitation du havre d'échouage pour la partie réservée à la plaisance ⁸⁶². Le 5 avril 1972, le conseil municipal confie à la régie la gestion du port de plaisance de La Rochelle les infrastructures portuaires du Vieux Port et du port des Minimes. Le conseil municipal décide aussi « de mettre à la disposition de la régie, à titre de capital de premier établissement, un fonds de roulement de 250 000 francs et les principales installations déjà existantes, à savoir trois pontons ainsi qu'un bureau d'accueil dans l'ancienne cabane de chantier du sextant, une bulle Dubigeon 6 coques ⁸⁶³ ».

Puis la régie commence à contracter des emprunts afin d'équiper au mieux le port et ainsi attirer davantage de plaisanciers. Le 28 avril 1972, le directeur de la régie sollicite la garantie de la ville pour un emprunt de 300 000 francs auprès de la Mutuelle d'assurance artisanale de France (MAAF) afin de financer l'achat d'un ponton banalisé et d'une vedette de service. La régie prend aussi en charge l'exploitation d'un poste d'avitaillement en carburant. Mais la municipalité garde encore un droit de regard sur les tarifs appliqués à la pompe. En 1973, elle concède finalement, non plus la gestion seule comme cela a été le cas jusqu'à présent, mais la totale exploitation du port de plaisance à la régie : « *Un contrat a été préparé qui définit les conditions dans lesquelles la ville de La Rochelle sous-traite à la régie l'exploitation du port de plaisance des Minimes et du havre d'échouage pour une durée de 50 ans* ⁸⁶⁴ ».

Alors que Michel Crépeau déclarait un an auparavant vouloir conserver une certaine autorité sur la régie, cette dernière devient autonome. La municipalité, qui reste toutefois concessionnaire du port de plaisance, ne se charge plus que de percevoir les redevances d'amarrage. Elle s'engage aussi à se porter garante pour la régie. Si cette dernière contractait un emprunt dont

861. *Ibid.*, p. 171.

862. *Ibid.*

863. Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/93, AMLR, p. 187.

864. Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/94, AMLR, p. 148.

elle ne pouvait pas s'acquitter, la municipalité pourrait prélever des taxes supplémentaires afin de le rembourser. Par contre, la régie autonome, en devenant sous-concessionnaire de la ville, doit verser à la commune le montant des annuités de différents emprunts que la municipalité a contractés pour l'aménagement du port de plaisance. Par exemple, elle doit rembourser par annuité trois emprunts de 200 000 francs, 300 000 francs et 200 000 francs affectés à l'acquisition de pontons. Non seulement la régie doit rembourser ces emprunts, mais elle doit en même temps équiper le port. Ainsi, devant gérer la mise en place des infrastructures portuaires, elle remplace en 1976 la grue automotrice de 8 tonnes acquise trois ans plus tôt par une grue mobile de 15 tonnes. Et en 1978, elle s'équipe d'un élévateur à bateaux de 13 tonnes.

L'évolution des besoins de la régie et les dépenses qu'elle engage pour y répondre en procédant à des équipements portuaires peut-elle expliquer le fait que les taxes portuaires vont très vite augmenter ? Le 17 juillet 1971, le port étant toujours en chantier, Michel Crépeau a décidé la gratuité du port pour le reste de la saison estivale, mesure inutile puisque les pontons n'ont pas pu être installés avant la fin de l'été. Dès la mise en service de la régie du port, le 28 octobre 1971, il n'est évidemment plus question de gratuité. Les bateaux qui viennent accoster au port des Minimes doivent s'acquitter de taxes d'amarrage proportionnelles à la longueur et la largeur du bateau. Le conseil municipal met d'ailleurs en place un système de tarifs assez souple afin de satisfaire tous les cas qui pourraient se présenter : à l'année ; pour la saison, du 1^{er} avril au 31 octobre ; un tarif hivernage ; un tarif d'escale, à la journée, à la semaine ou au mois. Le tarif de la journée est le centième du tarif annuel, le tarif à la semaine est égal à 5 fois celui de la journée et le tarif au mois est quant à lui 3 fois celui de la semaine⁸⁶⁵. Hors saison, le tarif d'escale est minoré de 50 %. Ces tarifs qui se rapprochent de ceux des ports de Quiberon et de La Trinité, sont, selon le docteur Pignon, satisfaisants⁸⁶⁶.

Mais le 9 octobre 1972, le conseil d'administration de la régie du port propose à la ville de La Rochelle concessionnaire du port, une augmentation générale de 20 % des tarifs⁸⁶⁷. Le 27

865. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR, p. 556.](#)

866. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/94, AMLR, p. 148.](#)

867. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR, p. 608.](#)

octobre, le conseil municipal porte cette question d'une augmentation des tarifs au débat. Selon M. Pignon, « *il apparaît en effet souhaitable d'actualiser ces taxes, déjà modérées en 1972, afin d'assurer l'équilibre du budget 1973*⁸⁶⁸ ». Michel Crépeau, se déclare aussi favorable à une augmentation de la tarification portuaire : « *L'an dernier, nous avons adopté une position intermédiaire justifiée par l'insuffisance de l'équipement, et les plaisanciers devaient supporter les inconvénients d'un chantier*⁸⁶⁹ ». Le port étant désormais normalement équipé, « *il est donc légitime de porter les taxes à un niveau normal*⁸⁷⁰ ». Ce dernier met un terme au débat en expliquant qu'à confort égal et par rapport aux tarifs appliqués dans d'autres villes portuaires, il considère que les nouveaux tarifs du port de plaisance de La Rochelle sont encore raisonnables⁸⁷¹. Le conseil municipal adopte donc une augmentation tarifaire des taxes d'amarrage à hauteur de 20 %.

Si cette hausse des tarifs paraît légitime aux yeux du maire, elle ne va pas être la dernière, n'en déplaise aux plaisanciers. Un an après cette première révision des tarifs, le 26 novembre 1973, une nouvelle hausse des taxes d'amarrage de 10 % est soumise au conseil municipal. Le conseil d'administration de la régie considère alors que la dernière augmentation de 20 % « *consistait en réalité en un redressement des tarifs qui avaient, au départ, été sous-estimés et ne permettaient pas un équilibre financier de l'exploitation*⁸⁷² ». Avec cette nouvelle majoration en moins de deux ans, les tarifs qui, au départ et selon la volonté de Michel Crépeau, ne devaient pas être trop élevés en raison des chantiers en cours, sont revus à la hausse de 30 %.

Alors que le port n'est pas encore achevé, ces augmentations consécutives entraînent chez les plaisanciers un certain mécontentement qui va se traduire en 1975 par la création de l'Association des Plaisanciers de La Rochelle (A.P.L.R.) qui a pour objectif de « *défendre les intérêts des usagers du port à une époque où il s'agissait de trop faire payer les premiers occupants* »⁸⁷³.

868. *Ibid.*

869. *Ibid.*

870. *Ibid.*

871. *Ibid.*, p. 609.

872. *Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/93, AMLR*, p. 540.

873. Association des Plaisanciers de La Rochelle (APLR), consulté le 15/12/10, URL : <http://www.aplr.fr>.

Selon les dirigeants de cette association, cette dernière aurait vu le jour sur les conseils de Michel Crépeau qui, en réponse aux critiques des plaisanciers, leur aurait proposé de « *créer une association susceptible d'apporter à la régie du port des observations constructives* »⁸⁷⁴. Le préfet propose alors la nomination d'un des membres de l'association au conseil d'administration de la régie afin que la voix des plaisanciers puisse se faire entendre. Cette association, dont la vocation première est « *de veiller au bien-être, au confort et aux intérêts des usagers du port* »⁸⁷⁵, lutte pour la défense des droits des plaisanciers : « *Nous étions simplement in-traitables sur l'augmentation annuelle des tarifs du port qui faisait considérer le plaisancier comme la poule aux œufs d'or de la ville de La Rochelle* »⁸⁷⁶. Cette association, tout comme la S.R.R., le Club rochelais de motonautisme et les autres clubs nautiques de La Rochelle, va permettre de créer un lien social entre les usagers du port.

En 1975, le premier édifice construit sur le môle central est l'Ecole de Voile Rochelaise (E.V.R.). Dès sa campagne électorale, Michel Crépeau a marqué son désir de ne pas faire du port de plaisance une aire de jeux réservée aux élites. En 1979, un centre d'hébergement de l'UCPA vient compléter la structure afin de permettre à environ 250 stagiaires d'être accueillis nuit et jour. La Société des Régates Rochelaises est quant à elle installée depuis sa création en 1860 dans le quartier du Gabut. Mais Jean-Claude Menu, président du club lors de la création du port des Minimes, souhaite que la S.R.R., qui a ardemment défendu l'aménagement d'un nouveau port destiné à la plaisance, devienne le cœur du port des Minimes. Les nouveaux locaux de la S.R.R. sont donc situés sur le môle central dans un bâtiment réservé aux clubs nautiques dont la construction débute en 1979. L'exploitation d'un ponton est aussi attribuée à la S.R.R.. En organisant d'illustres courses et régates, ces clubs feront connaître le port des Minimes à une échelle mondiale. Il leur faut donc avoir une place de choix au sein du port. L'A.P.L.R. a aussi droit à des locaux situés le long du bassin du Lazaret, à proximité d'une installation de grutage.

En 1979, les nouveaux locaux de la capitainerie sont érigés au bout du môle central. La tota-

874. *Ibid.*

875. *Ibid.*

876. *Ibid.*

lité de la structure n'y est pas construite directement puisque des tubes métalliques de pipeline de 25 mètres de hauteur supportent l'édifice. L'originalité de ce bâtiment suscite les remarques de certains détracteurs. Selon eux, deux problèmes se poseraient : les tubes de pipeline utilisés auraient des défauts et ils poseraient un problème de corrosion. Ces deux inconvénients pourraient donc limiter sérieusement la durée de vie du bâtiment. Des aménagements qui ne sont pas en lien direct avec le port sont aussi entrepris, tels que la construction d'un centre international de séjour en 1978 au niveau du bassin Marillac, organisme qui se destine à accueillir dans un esprit de convivialité les visiteurs de passage. À plus grande échelle, et afin d'attirer les plaisanciers du monde entier mais aussi de contribuer à l'image touristique de la ville, il faut trouver différents moyens permettant d'assurer au niveau international la renommée de ce port.

Dès le début des années 1960, des dirigeants de chantiers navals de La Rochelle avaient décidé d'organiser un salon nautique afin de faire venir des acheteurs intéressés par leurs dernières créations. Mais la création d'un salon nautique n'avait rien d'exceptionnel puisqu'il en existait déjà, notamment dans le sud-est de la France. Pour se démarquer, les acteurs du nautisme local décidèrent de créer un salon nautique à flot. En 1963, du 14 au 17 mars, une exposition sur l'eau fut organisée réunissant une quinzaine de constructeurs venus présenter une trentaine de leurs nouveaux modèles. L'objectif était alors de permettre aux plaisanciers d'essayer en mer leur futur bateau : « *Les salons nautiques passionnent les visiteurs qui désirent tout savoir des nouveaux modèles. Le critérium rochelais leur livrera désormais tous les secrets des bateaux auxquels ils s'intéressent puisqu'ils pourront les juger en mer.*⁸⁷⁷ ». Cette première exposition sur l'eau, qui n'eut en 1963 qu'un rayonnement local, marqua le début d'un événement de plus grande envergure qui contribua, avec notamment l'organisation de diverses régates, à la promotion du port des Minimes.

Dix ans plus tard, en 1973, le Grand Pavois (fig. 6.9) voit officiellement le jour sous l'impulsion des constructeurs navals mais aussi des dirigeants de la S.R.R. et du Club Rochelais de Motonautisme dont la renommée et les résultats sportifs sur le plan international n'ont, selon la

877. « Banc d'essai des plus récents voiliers », *Sud-Ouest*, 7 mars 1963, Jx 262/93, ADCM.

presse locale, rien à envier à la Société des Régates. Dès le mois de décembre 1972, l'assemblée générale de ce club de motonautisme est l'occasion d'annoncer l'organisation l'été suivant du « *premier Salon d'essai de la plaisance* ⁸⁷⁸ ».

FIGURE 6.9 – Première édition du Grand Pavois, bassin du Lazaret, 1973 ⁸⁷⁹



A la différence du Salon Nautique de Paris, le Grand Pavois, dans la continuité du critérium rochelais organisé dix ans plus tôt, offre aux acheteurs intéressés la possibilité d'essayer le bateau qu'il convoite afin d'en apprécier les capacités en condition de navigation. En septembre 1973, la première édition du Grand Pavois, qui est pour ses organisateurs la première exposition à flot de l'Atlantique, se déroule à La Rochelle sur la digue du Lazaret, dont la largeur, à défaut d'accueillir un programme immobilier tel que le Sextant, est devenu un théâtre idéal pour l'implantation temporaire de ce salon nautique. Si, en 1963, le salon d'essai à flot ne réunit principalement que des bateaux de chantiers navals locaux, le Grand Pavois a pour objectif d'accueillir toutes les nouveautés françaises mais aussi étrangères en matière de construction

⁸⁷⁸. « Le Club Rochelais de Motonautisme organisera l'été prochain le 1er Salon d'essai de la plaisance », *Sud-Ouest*, 23 décembre 1972, Jx 262/151, ADCM.

navale de plaisance. En complément de la mise en place de bus partant de la place de Verdun pour rejoindre le quartier des Minimes, et dans l'optique d'un rayonnement international, la chambre de commerce de La Rochelle a œuvré afin d'augmenter exceptionnellement le trafic aérien entre l'aéroport d'Orly et La Rochelle. Pour cette première édition, 65 nouveaux bateaux sont exposés dont « quatre dériveurs d'initiation et de compétition, onze canots à voile de pêche et de promenade et cinquante voiliers habitables et de croisière ⁸⁸⁰ ».

Mais l'édition de 1973 du Grand Pavois, qui a lieu dans un port encore en chantier, ne connaît pas véritablement le succès escompté par ses organisateurs. Le salon nautique à flot accueille alors un public peu nombreux et principalement des professionnels et des acheteurs.

FIGURE 6.10 – Neuvième édition du Grand Pavois, bassin du Lazaret, 1981 ⁸⁸¹



Finalement, en 1981, alors que la première édition du Grand Pavois n'avait concrètement rassemblé que les connaisseurs, le succès de l'événement n'a cessé de croître. A l'occasion de

880. *Ibid.*

sa neuvième édition, comme en témoigne cette vue aérienne du bassin du Lazaret (fig. 6.10), les tentes blanches du Grand Pavois situées derrière le centre d'animation sur la digue du Lazaret, commencent à être à l'étroit. Il faut donc bientôt envisager d'étendre l'espace dédié au Grand Pavois.

Si l'édition de 1973 a principalement attiré les connaisseurs, un autre événement populaire va aussi marquer ce premier Grand Pavois. Il s'agit du retour triomphal de deux navigateurs dont les aventures maritimes ont fait la une durant plusieurs années dans la presse locale. En 1969, Bernard Moitessier participe à bord de son bateau *Joshua* à la course du *Golden Globe*. Il s'agit de son premier tour du monde en solitaire et sans escale. Alors que le navigateur en solitaire est en tête, il décide contre toute attente d'abandonner la course pour continuer son aventure maritime autour du monde. Cette décision provoque alors la stupéfaction générale et une certaine incompréhension dans le monde de la régates⁸⁸². Dans le même esprit, deux mois plus tard, trois jeunes navigateurs, Jérôme Poncet, Gérard Janichon et Jean-François Guiot, partent à leur tour découvrir le monde à bord de leur bateau, le *Damien*, dont la mise au point a eu lieu à La Rochelle (fig. 6.11) : « A un moment où la navigation de plaisance devient l'objet de courses plus inhumaines les unes que les autres, Jérôme Poncet, Jean-François Guiot et Gérard Janichon veulent découvrir une nouvelle manière de vivre⁸⁸³ ».

Alors que pour le monde de la régates, la règle générale veut que les marins effectuent leur traversée le plus rapidement possible grâce aux diverses avancées technologiques, l'objectif de ces trois jeunes étudiants est, à l'exact opposé, d'entreprendre le plus long tour du monde jamais entrepris, soit un voyage de 85 000 kilomètres durant cinq ans. Inconnus à leur départ, ils acquièrent une certaine notoriété grâce à une exposition médiatique importante comprenant la réalisation de nombreux articles de presse, la parution d'ouvrages mais aussi un film relatant les péripéties de leur aventure. Après l'abandon de Jean-François Guiot qui aurait, selon la presse, trouvé « que le tour du monde, c'était trop long⁸⁸⁵ », les navigateurs du *Damien* ne sont plus que

882. « Incroyable ! Renonçant à la victoire, Moitessier vire de bord pour un second tour du monde sans escale », *Sud-Ouest*, 20 mars 1969, Jx 262/129, ADCM.

883. « Trois jeunes navigateurs espèrent boucler le tour du monde en cinq ans », *Sud-Ouest*, 8 mai 1969, Jx 262/130, ADCM.

885. « Le "Damien" autour du monde », *Sud-Ouest*, 5 août 1970, Jx 262/137, ADCM.

FIGURE 6.11 – Jérôme Poncet, Gérard Janichon, Jean-François Guiot et le *Damien* dans le port de La Rochelle, mai 1969 ⁸⁸⁴



deux. A leur arrivée à La Rochelle en 1973, Jérôme Poncet et Gérard Janichon sont accueillis, après quatre années de navigation, en véritables héros, au port des Minimes, lors de la première édition du Grand Pavois.

6.3.2 Une évolution législative défavorable

Quand le port des Minimes n'existait pas encore et que les bateaux de plaisance s'agglutinaient dans le havre d'échouage, les chantiers navals n'avaient pas de zone d'activités attirée. Certains constructeurs se sont installés à la Ville en Bois dans de grands hangars, d'autres à l'extérieur de la ville. Lors de la construction du nouveau port de plaisance, il paraît donc indispensable à la municipalité qu'une zone artisanale soit créée aux Minimes. Véritable poumon économique du quartier avec l'installation de différents commerces et entreprises, la zone doit insuffler une réelle dynamique. En 1975, lors de son troisième schéma d'urbanisme, Alain Chenais situe la zone artisanale juste en face des quais du Bout-Blanc. Les bateaux pourront donc être entretenus et réparés sur les quais du port. Cette zone d'une superficie de 5 hectares est réalisée en deux tranches de travaux. La première permet une mise en service dès 1976 alors que la deuxième, réalisée en 1983, achève les aménagements de la zone.

La vue aérienne (fig. 6.12) est réalisée à l'occasion de la cinquième édition du Grand Pavois en septembre 1978. Alors que le bassin du Lazaret affiche complet, que le môle central est en

FIGURE 6.12 – Vue aérienne du port des Minimes, 1978⁸⁸⁶



cours d'aménagement et que s'y dresse déjà l'école de voile, le deuxième bassin accueille déjà un nombre important de bateaux de plaisance. En arrière-plan, se dessine, entre les quartiers de la Ville en Bois, de Bongraine et des Minimes, une bande de terre remblayée où se situe la zone artisanale qui accueille les premiers locaux commerciaux. Contrairement au centre d'animation de la digue du Lazaret, celle-ci se trouvant plus près du centre-ville, attire rapidement une douzaine d'ateliers ou de commerces en rapport avec le nautisme. Toutefois, en juillet 1976, les commerçants du port des Minimes, dont le régatier et constructeur naval Fernand Hervé, qui est aussi président de la chambre syndicale du commerce et des industries nautiques du centre-ouest, M. de Fenoyl, directeur des chantiers Amel et Guy Phelipon, délégué des « plaisanceries » et prestataires de services, font publiquement part de leur mécontentement à la municipalité. Selon Fernand Hervé, il est impossible de travailler dans de pareilles conditions. M. de Fenoyl va jusqu'à déclarer ironiquement que « *c'est peut-être le Cannes de l'Atlantique, mais c'est sûrement le port de plaisance le plus sous-équipé du littoral*⁸⁸⁷ ». La lenteur des travaux permet à

887. « Port des Minimes : Des équipements qui se font attendre », *Sud-Ouest*, 1^{er} juillet 1976, C 52/79, CDSO.

la municipalité de prendre moins de risques financiers mais commence à porter préjudice aux commerçants qui ont fait le pari d'implanter leur commerce dans une zone portuaire encore en chantier.

Parmi eux, Guy Phelipon a été l'un des administrateurs de la Société des Régates Rochelaises mais aussi l'un des premiers commerçants de la zone artisanale des Minimes en 1976. Alors qu'il n'était encore qu'un jeune homme vivant en Vendée, Guy Phelipon décida de partir pour le Maroc où il devint agrumiculteur. Amoureux de la mer et des bateaux, il fit l'acquisition d'une propriété dans l'île de Ré où il vint passer des vacances. Au Maroc, il construisit deux bateaux et navigua en Méditerranée. Mais le climat géopolitique tendu de décolonisation des années 1960 entre les pays du Maghreb et la France, l'incita, en 1967, à quitter ses orangers pour rentrer en France.

Il décide alors de s'installer à La Rochelle et de faire l'acquisition d'un pas-de-porte. Croyant aux retombées économiques de l'essor de la plaisance, il ouvre un commerce lié au nautisme sur le quai Duperré, *Naviga-sport*, où il vend, en tant que concessionnaire, des bateaux mais aussi des accessoires et des pièces. À cette époque, Guy Phelipon déclarait être quasiment le seul à être à la fois concessionnaire et *shipchandler*⁸⁸⁸. En août 1967, la 22^e Foire Exposition de La Rochelle est l'occasion de faire de la publicité pour son magasin : « *Naviga-sports n'expose pas à la Foire, mais à son magasin, 16, quai Duperré (Tél. 28.08.87), vous trouverez tout pour le Yachting et les sports : bateaux à voiles, à moteurs, pneumatiques ; moteurs hors-bord ; accastillage. Vêtements de mer et de plongée. Gardiennage et entretien de bateaux sous hangars spécialement conçus. Choix de bateaux d'occasion. Locations. Ouvert tous les jours, dimanche et fêtes*⁸⁸⁹ ». Puis ce commerçant, qui a très vite acquis la réputation d'avoir tout ce dont les plaisanciers avaient besoin, devient propriétaire d'un ancien hangar à charbon aux abords du bassin des Chalutiers et d'un terrain en bordure du Marais Perdu où les particuliers viennent construire leur bateau.

888. Shipchandler : vendeur de fournitures nautiques.

889. « Naviga-sports », *Sud-Ouest*, 26 août 1967, Jx 262/119, ADCM.

Quand la zone artisanale des Minimes est mise en service, il vend ses boutiques pour venir s'installer sur le port de plaisance, où il ouvre son *shipchandler*, *Navigatlantique*, en 1976, qui devient le deuxième magasin d'outillage et de pièces ouvert sur la zone artisanale après *Atlantic Loisirs*. En faisant le pari de déplacer son commerce dans la zone artisanale des Minimes, Guy Phelipon participe activement au développement du port et de son quartier. De nombreuses entreprises s'installent au fil du temps dans cette zone artisanale. Mais beaucoup vont périlcliter dans un milieu où règne une concurrence commerciale effrénée.

Le port crée donc une dynamique économique aux Minimes mais entraîne aussi une poussée démographique puisque le quartier va être urbanisé progressivement, selon la volonté de Michel Crépeau qui ne souhaite pas que le port devienne une sorte de parc privé pour plaisanciers complètement fermé aux Rochelais. Bien qu'ayant travaillé sur le projet de l'ancienne équipe municipale, Alain Chenais, est devenu en 1971, architecte en chef du projet d'aménagement du quartier des Minimes. Le conseil municipal lui propose alors de définir un nouveau plan d'aménagement de zone (PAZ) qui est un document d'urbanisme pouvant être créé dans les zones d'aménagement concerté (ZAC) afin de réglementer les droits d'utilisation des sols lorsque le plan d'occupation des sols (POS) est jugé inadapté aux futurs aménagements. Le POS est un document local d'urbanisme généralement établi à l'échelle d'une commune sur le moyen terme (10 à 15 ans) mais sans que la loi ne fixe de date de péremption. Le PAZ est donc une sorte de POS de substitution ⁸⁹⁰.

En 1971, le POS établi avant les élections municipales n'est plus adapté aux projets de la nouvelle équipe. Alain Chenais doit donc réaliser un PAZ comprenant la ZAD et le domaine public maritime délimité à l'ouest et au nord par les ouvrages portuaires existants et l'Océan, et à l'est par la darse du port de pêche puis la voie de chemin de fer jusqu'à la limite sud des communes d'Aytré et de La Rochelle. Toute cette zone correspond globalement à l'ensemble du territoire des Minimes qui représente une superficie de 185 hectares. Mais l'architecte doit prendre en considération les lignes directrices définies par l'équipe de Michel Crépeau qui sou-

890. Depuis 2000, le POS et le PAZ, jugés obsolètes, ont été progressivement remplacés par les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU).

haite que ce quartier soit à taille humaine et s'intégrant plus au paysage : « *En bord de mer, il faut aménager des espaces verts ; derrière ceux-ci, des pavillons pourront être construits. Dans le secteur du Marais Perdu, des habitats collectifs pourront être édifiés mais il faut éviter une densification excessive. Il s'agit essentiellement de réaliser une urbanisation de qualité à mesure humaine* ⁸⁹¹ ».

Un nouveau schéma d'urbanisme voit donc le jour en 1972. La zone des Minimes va, selon ce plan, être aménagée par un système de plusieurs Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), au sein desquelles une collectivité ou un organisme public réalise des aménagements de terrains. La ZAC, qui a succédé à la zone à urbaniser en priorité (ZUP) en 1967, a pour objectif de faciliter la concertation avec les promoteurs privés.

Mais un nouvel obstacle vient ralentir encore le développement de la zone des Minimes. Cette entrave au projet est un obstacle législatif qui empêche la création de la première ZAC dans laquelle devaient être aménagés les abords du port. Il s'agit de la circulaire du 3 janvier 1973, communément appelée circulaire Guichard. Son auteur, Olivier Guichard, est le ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme. Pour éviter l'urbanisation sauvage du littoral, le Ministre décide en effet de définir des principes directeurs pour l'utilisation du domaine public maritime. Cette circulaire marque les prémices de la future loi sur la protection de la Nature votée en 1977 et de la loi Littoral adoptée en 1986. Avec la mise en place de cette circulaire, Olivier Guichard met un terme à la concession à charge d'endiguage. Cette dernière permettait à quiconque de devenir propriétaire d'un terrain en bord de mer à condition qu'il endiguât le littoral. Grâce à cette souplesse législative, le littoral était l'objet d'une urbanisation incontrôlée.

Alors que Michel Crépeau se déclare opposé à une urbanisation trop dense du quartier des Minimes, cette circulaire, qui marque les prémices de la loi Littoral, devient un obstacle à l'aménagement du port des Minimes. Cette circulaire, qui ne concerne pas les ports de commerce et

891. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR](#), p. 139.

de pêche, s'applique aux ports de plaisance plus susceptibles de devenir le théâtre d'invasions immobilières. Le ministre décide aussi que l'utilisation du domaine public maritime « *doit fondamentalement être orientée vers la satisfaction des intérêts collectifs*⁸⁹² ». Or, selon lui, la plaisance ne répond pas comme la pêche et le commerce à la satisfaction des intérêts collectifs. Une hiérarchie dans les activités maritimes est donc instaurée. La priorité est donnée au développement des ports de commerce et de pêche ainsi qu'aux activités industrielles qui y sont liées en tant que « *vocation fondamentale du domaine public maritime*⁸⁹³ ».

Toutefois, de manière quelque peu contradictoire, les utilisations du domaine public maritime à des fins touristiques ou de loisirs sont reléguées au premier rang « *des autres affectations préférentielles dudit domaine*⁸⁹⁴ ». A ce titre, la circulaire admet, outre l'installation d'infrastructures portuaires publiques, « *l'implantation d'hébergements collectifs tels que les villages de vacances, les campings[...]*⁸⁹⁵ ». Concernant l'acquisition de terrains, le texte affiche la volonté du gouvernement d'interdire toute appropriation et proscrit donc les concessions à charge d'endigage qui privatisent le domaine public maritime. Toutefois, la circulaire Guichard admet des « *formes temporaires de l'occupation privative* » si ces occupations s'inscrivent dans l'intérêt général en participant au développement d'équipements et de services collectifs. L'utilisation abusive du système des concessions à charge d'endigage devrait donc être sanctionnée.

Lancée en 1973, la circulaire Guichard empêche la concrétisation du plan d'urbanisme d'Alain Chenais. S'il se veut, selon l'architecte, plus raisonnable que celui de 1970 réalisé sous le mandat d'André Salardaine, il n'est pas conforme aux nouvelles exigences législatives. Les falaises et les digues ne sont certes pas envahies par des constructions immobilières mais ce nouveau plan prévoit tout de même des constructions privées sur les quais du port de plaisance, donc sur le domaine public maritime. En effet, toute la partie sud du port doit être vendue à des promoteurs immobiliers.

892. COULOMBIE H. et REDON J.-P., *Droit du littoral*, LexisNexis, Paris, 1992, 416 p., p. 301.

893. *Ibid.*

894. *Ibid.*, p. 302.

895. *Ibid.*, p. 301.

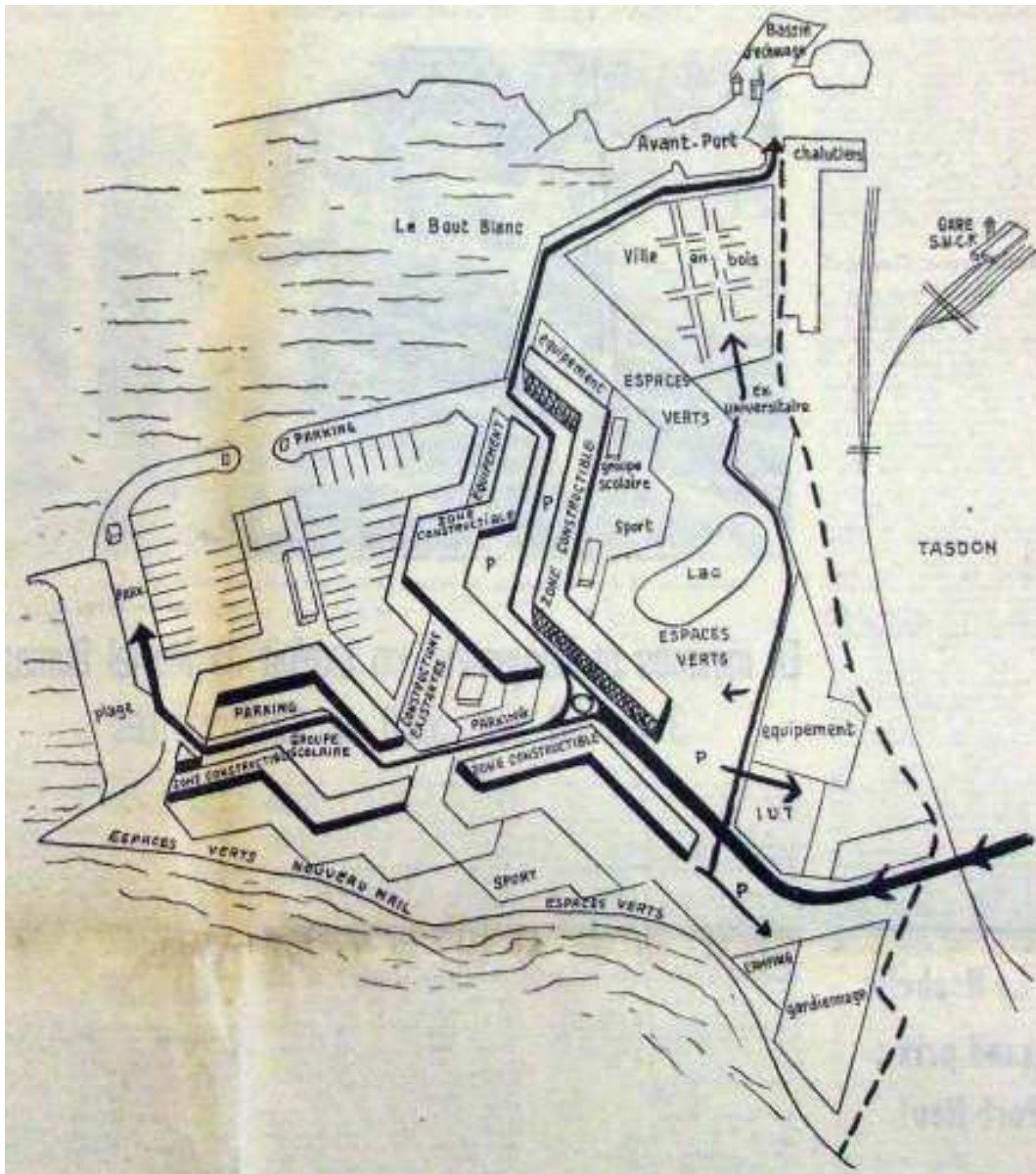
Pour le Marais Perdu, qui doit lui aussi accueillir des infrastructures privées, la situation s'avère d'autant plus délicate que cette zone, née de la construction de la digue de l'allée des Tamaris de 1782 à 1848 entre le quartier du Gabut et celui des Minimes, est entièrement située sur le domaine public maritime. La mise en place de cette circulaire ne va donc pas faciliter l'urbanisation des Minimes. Les urbanistes doivent se résoudre à modifier pour la troisième fois le plan d'urbanisme. En 1974, le plan de 1972 est complètement remanié et donne naissance au troisième schéma d'urbanisme (fig. 6.13) de la pointe des Minimes (1975–1977) qui, cette fois-ci, est adopté par le conseil municipal. En juin 1974, Alain Chenais présente dans la presse locale un plan conforme à la volonté municipale et aux nouvelles réformes en matière d'aménagement du littoral.

Afin de se conformer à la loi, les architectes n'ont finalement pu prévoir sur les terre-pleins remblayés au sud du port que quelques équipements ainsi que d'importantes surfaces de parkings mais aussi la création d'un groupe scolaire⁸⁹⁷. Une large place est aussi consacrée aux espaces verts à l'est et au sud du port. Le nouveau plan d'aménagement réserve, selon la volonté du maire et de son équipe, sept hectares aux espaces verts publics. L'objectif de l'architecte est alors de créer un nouveau mail en référence à la promenade et aux parcs du Mail considérés jusqu'alors comme le poumon vert de La Rochelle.

L'urbanisation du quartier des Minimes va pouvoir commencer par tranches successives en fonction des possibilités financières de la ville. Ainsi, la première tranche des travaux doit s'effectuer en bordure du premier bassin portuaire, sur la pointe des Minimes. Le 18 août 1975, la ZAC des Minimes, après avoir été modifiée, est officiellement créée par arrêté préfectoral. S'arrêtant au nord aux limites du domaine public maritime, au sud aux falaises, et à l'est à l'ancien village qu'elle englobe, sa superficie est de 29 hectares. Toujours selon la volonté municipale, la hauteur des habitats collectifs ne doit pas dépasser 20 mètres, ce qui correspond à 6 ou 7 niveaux. Le prix du mètre carré constructible est fixé à 300 francs pour les terrains destinés aux immeubles collectifs et à 250 francs pour les terrains destinés aux habitations individuelles.

⁸⁹⁷. De nos jours, le Grand Pavois est installé temporairement, une quinzaine de jours par an, des parkings de la digue du Lazaret jusqu'au môle central. Cette immense étendue de parking est la conséquence de la mise en place de la circulaire Guichard qui a empêché la réalisation de projets immobiliers sur les quais et terre-pleins du port.

FIGURE 6.13 – Croquis représentant le plan d'aménagement des Minimes, 1974 ⁸⁹⁶



Toutefois, ces prix sont modulables en fonction de l'évolution nationale du marché immobilier.

En juillet et août 1976, la ville de La Rochelle lance un concours d'architecture afin de choisir des partenaires pour la mise en place des programmes immobiliers. Il est alors demandé à la vingtaine de promoteurs qui y participent d'établir un dossier devant contenir notamment « une esquisse architecturale sur une parcelle choisie librement en fonction du type et de l'importance du programme apporté par chacun ⁸⁹⁸ ». Selon les souhaits de Michel Crépeau, l'aspect archi-

898. PESCHÉ D. et CHENAIS A., *La Rochelle, quartier des Minimes, port de plaisance : Bilan et nouveaux objectifs de l'aménagement*, rapport technique, Ville de La Rochelle, 1984.

tectural est privilégié puisqu'il est le principal critère de jugement des concurrents. En octobre, les propositions des promoteurs sont étudiées et six projets sont choisis par le jury réuni par la ville de La Rochelle. Les projets qui ne sont pas retenus n'ont à priori pas respecté le règlement ou n'ont pas suivi les orientations urbanistiques voulues par la municipalité de La Rochelle. Afin d'obtenir une cohérence globale, Alain Chenais répartit ensuite les six constructeurs à l'intérieur de la ZAC. Les logements collectifs les plus hauts sont situés, selon les directives du PAZ, au nord. Les logements intermédiaires et individuels sont, quant à eux, placés au sud.

Michel Crépeau, soucieux de préserver la rue de la Sauvagère où sont principalement situées les plus anciennes maisons du quartier, souhaite aussi que les habitats collectifs qui se trouveront à proximité immédiate soient en parfaite harmonie et ne tranchent pas par rapport au style de ses petites maisons à l'aspect de petit village de pêcheurs. Alain Chenais répond donc à sa demande en insérant au niveau du village les projets de style « charentais » présentant des toitures en tuiles romaines et des enduits de façades clairs, comme par exemple la résidence des Quais de La Rochelle. Les projets utilisant des matériaux moins traditionnels tels que le cuivre et le bois sont réalisés au niveau du parc et des falaises, de sorte que l'urbanisation se fonde dans ce paysage naturel à l'esprit maritime. Par exemple, le complexe immobilier des Iles du Ponant est réalisé de façon à rappeler des carrelets⁸⁹⁹. Afin d'avoir une vision finale de l'ensemble des projets, l'atelier d'urbanisme, créé après l'élection de Michel Crépeau et dont le dirigeant est Alain Chenais, fait réaliser en 1977 une maquette du site.

6.3.3 De premiers programmes immobiliers sortent difficilement de terre

En 1977, les nombreux blockhaus de la pointe des Minimes, qui était un endroit stratégique lors de la Seconde Guerre mondiale, constituent un obstacle à l'urbanisation du quartier. Ils sont encore habités par des personnes en situation précaire qui ne veulent pas partir. Mais après plusieurs mois de procédure, leur accès est condamné et la construction des programmes immobiliers peut alors commencer, tels que le complexe résidentiel des Iles du Ponant.

899. Carrelet : cabane sur pilotis équipée d'un filet de pêche.

De plus, Michel Crépeau souhaite que ce quartier à vocation touristique soit équipé d'un grand hôtel. Le groupe HilFrance se positionne donc pour la construction d'un hôtel de prestige de trois étoiles disposant de 90 chambres. Même si le projet se situe en partie sur le domaine public maritime, cela ne pose pas de problème car, contrairement aux complexes résidentiels, les hôtels ne sont pas considérés par le droit français comme des habitats privés mais des infrastructures d'intérêt général, et ce même s'il s'agit d'un hôtel trois étoiles dont les tarifs seront prohibitifs pour une partie de la population. Cet hôtel, situé aux abords du port, sera doté selon le maire « ... *d'un bar grill-room, d'une piscine et de courts de tennis*⁹⁰⁰ ». Mais finalement, en 1981, contre toute attente, le groupe HilFrance, qui a déjà réalisé les travaux de gros œuvre, se retire. Le projet est repris par des entrepreneurs qui en font un ensemble de résidences de vacances.

D'autres projets vont également avorter, ce qui va accentuer le retard dans l'aménagement des infrastructures immobilières nécessaires au peuplement du quartier. Alors que le port a commencé à accueillir des plaisanciers depuis plus de cinq ans, la pointe des Minimes reste, à l'exception de la rue de la Sauvagère, vierge de toute habitation jusqu'en 1977. Pendant ses premières années d'exploitation, le port de plaisance des Minimes se développe dans une sorte de désert immobilier. De plus, une fois les premiers complexes terminés, la population ne se précipite pas pour acheter un logement disponible. En effet, le quartier va se peupler très lentement. Ce phénomène s'explique notamment par le fait que certains promoteurs ont imaginé que les plaisanciers allaient pour beaucoup, en parallèle de l'obtention de places au port, faire l'acquisition d'un appartement. Or ce ne sera pas vraiment le cas. De plus, les Rochelais ne viennent pas vivre immédiatement aux Minimes. Dans l'esprit de nombreux citoyens, le pont du Gabut constitue une sorte de frontière qui isole les quartiers de la Ville en Bois et des Minimes du centre-ville. Enfin, l'avortement de plusieurs projets immobiliers en cours n'a pas vraiment rassuré les habitants à propos de l'avenir de ce quartier en chantier permanent.

Malgré le retard concernant l'aménagement de programmes immobiliers, et même si pour

900. [Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, AMLR, p. 755.](#)

l'instant le quartier est peu peuplé, la vocation touristique de ce quartier portuaire, où beaucoup de personnes ne sont que de passage, reste primordiale. En 1977, la plage de la Concurrence, située le long du chenal d'accès au Vieux Port de La Rochelle, est de moins en moins fréquentée principalement à cause d'une eau polluée dont les causes restent floues. Toutefois, le chantier du port des Minimes a sans doute un lien avec l'agitation sédimentaire de la rade de La Rochelle mais la proximité d'une usine à Port-Neuf ayant longtemps rejeté ses déchets directement dans l'océan est aussi l'une des causes possibles de cette pollution. Quoiqu'il en soit, cette dernière est assez conséquente pour que la mairie décide d'interdire la baignade durant la saison estivale. L'arrêté municipal est prolongé jusqu'en 1980. Hormis la plage du quartier de Chef-de-Baie qui reste plutôt difficile d'accès, la ville ne dispose plus de plage.

Depuis la mise en place du projet de création d'un port de plaisance, les équipes municipales successives, qu'il s'agisse de celle d'André Salardaine ou de celle de Michel Crépeau, ont toujours considéré qu'il était important d'équiper La Rochelle d'une grande plage. Rémy Madier, dans sa présentation du tout premier projet de station balnéaire, avait d'ailleurs mis l'accent sur la possibilité de créer de longues plages tout autour de la rade. Le projet de marina prévoyait aussi une longue plage bordant la digue du Lazaret ainsi qu'une autre petite plage aux abords de l'actuelle allée des Tamaris. Même si la création du port des Minimes a été l'objet d'une discorde politique, l'équipe de Michel Crépeau conserve l'idée de créer une plage au port des Minimes le long de la digue du Lazaret.

Au sein des différents plans d'urbanisme de la zone des Minimes, les architectes désignent l'emplacement d'une plage artificielle : orientée plein ouest, le long de la digue du Lazaret. Environ 100 000 m³ de sable y sont déposés de 1978 à 1980. Toutefois, la couverture de sable glisse progressivement dans l'océan en laissant apparaître les matériaux qui ont constitué le fond⁹⁰¹. La municipalité n'envisageant pas d'abandonner ce projet, une importante quantité de sable doit être encore déposée. Grâce à la qualité de l'eau, son exposition plein ouest, la vue vers le large, la proximité du parc des Pères, la plage des Minimes attire très vite les touristes

901. « Les Minimes en chantier : réalités d'un grand port de plaisance », *Sud-Ouest*, 1 mars 1979, C 52/79, CDSO.

mais aussi les Rochelais.

D'autres équipements touristiques viennent compléter l'aménagement de cette plage, et notamment la création d'un musée océanographique à proximité immédiate de la plage des Minimes. Raymond Duguy, fondateur et directeur du Centre de Recherches sur les Mammifères Marins de La Rochelle (CRMM), dont dépendait le Musée océanographique (1982–1992), revient sur la création de ce musée. Titulaire d'un poste au Muséum d'Histoire naturelle de Paris, Raymond Duguy fut nommé en 1962 à La Rochelle. En 1963, suite à un échouage massif de 96 globicéphales sur les côtes de l'île d'Yeu, Raymond Duguy s'aperçut, qu'à part de très bons ouvrages publiés au XIX^e siècle, l'étude des mammifères marins avait peu avancé au XX^e siècle.

Le scientifique proposa donc au directeur du Muséum d'Histoire naturelle de se consacrer à cette tâche. Encouragé par le naturaliste et explorateur Théodore Monod⁹⁰², Raymond Duguy créa un Centre de Recherches sur les Mammifères Marins dont les moyens matériels furent fournis par la ville de La Rochelle mais qui reste rattaché au Muséum de Paris. Le scientifique nous a expliqué le choix des Minimes pour l'implantation du Centre de recherches sur les mammifères marins et du Musée Océanographique : *« Il a fallu trouver un endroit. Aux Minimes, il n'y avait rien, sinon un bout de sable où on allait quelques fois se baigner. Alors, différents espaces pouvaient convenir, notamment au niveau de la digue du Bout-Blanc. Mais finalement, le projet architectural a été lancé à proximité de la plage. Le bâtiment a été fait en seize mois. Toute une partie bibliothèque est partie là-bas : une bibliothèque ancienne sur les mammifères marins⁹⁰³ »*. L'intérêt d'implanter un centre de recherches dans ce quartier encore en chantier où les promoteurs immobiliers n'ont pas encore investi le littoral, permet au centre d'avoir un accès plus facile à la mer. En 1977, le ministère de l'Environnement propose une aide pour la construction des locaux et un architecte est désigné en 1978. Mais à la suite de procédures administratives longues et de difficultés pour la mise en place d'un tel projet sur le domaine public maritime, la construction du musée ne commence qu'en 1981, pour une ouverture au public en

902. Théodore Monod a notamment été professeur au Muséum national d'histoire naturelle et membre de l'Académie des sciences.

903. DUSSIER M., *Op. cit.*, p. 140.

1982.

* * *

Alors qu'André Salardaine pensait pouvoir mener son projet d'aménagement d'un port de plaisance à son terme, le maire de La Rochelle commence à percevoir, à la fin des années 1960, que les élections municipales de 1971 pourraient mettre un terme à ses fonctions de maire. En effet, l'aménagement d'un grand port de plaisance auquel ont cru les Rochelais pendant plusieurs années, est devenu une affaire complexe à gérer pour André Salardaine. L'opposition, en la personne de Michel Crépeau, va profiter des doutes des Rochelais vis-à-vis d'un projet perçu comme trop ambitieux, pour proposer une alternative en matière d'aménagement de la ville. Le port de plaisance constitue le symbole de cette opposition politique puisque si André Salardaine proposait aux Rochelais l'aménagement d'un port moderne et luxueux, Michel Crépeau envisageait, quant à lui, lors de la campagne électorale, l'arrêt de la construction d'un port de plaisance aux Minimes afin de donner une place plus importante à la pêche. S'engage alors une course effrénée pour l'équipe du maire André Salardaine qui, comprenant que son avenir politique risque d'être compromis, entreprend au plus vite les travaux d'aménagement du port. Dans l'espoir qu'une fois le chantier démarré ce dernier ne sera plus arrêté, la construction des digues débute en 1969.

Mais, en 1971, ce que craignait André Salardaine finit par se produire car Michel Crépeau est élu maire. Cette rupture politique va alors redessiner le visage du port des Minimes, dont les travaux ont été suspendus et qui encombre la nouvelle municipalité qui ne sait pas quel avenir lui donner. Finalement, elle décide de continuer son aménagement mais de manière très progressive afin que la ville ne prenne pas de risques financiers importants. Cette hésitation de la part des élus n'incite pas vraiment la population à croire en l'avenir de ce port et de son quartier. Si l'aménagement du port a lieu sur plus de dix ans, le quartier subit un développement urbain plutôt lent, entravé notamment par une évolution législative et une conjoncture économique difficile au début des années 1980. Ainsi, même si le projet porté par l'équipe d'André Salardaine semblait risqué pour les finances municipales, la stratégie de Michel Crépeau d'un aménagement lent du port et de son quartier risque de nuire à l'image de ce dernier qui, au début des années 1980, est considéré comme un chantier permanent.

Chapitre 7

Une lutte permanente pour une pérennité des aménagements (1982–2005)

Après avoir pris les rênes de la mairie et du projet de port de plaisance, Michel Crépeau a finalement donné une chance à l'économie de la plaisance en acceptant la création d'un port aux Minimes. D'abord mal-aimé par la nouvelle municipalité, cette dernière prend finalement conscience de l'enjeu important que constitue le développement de l'industrie nautique à La Rochelle, alors que d'autres activités maritimes, comme la pêche, amorcent leur déclin. Toutefois, la nouvelle équipe décide de faire avancer les travaux selon la demande. Après la naissance discrète du port, son aménagement se veut donc assez lent. Si l'ancienne municipalité était critiquée pour son empressement à réaliser son projet, la nouvelle commence à essayer des critiques sur le chantier permanent du port des Minimes. En 1982, l'anniversaire des dix ans de l'inauguration du port est l'occasion de faire un premier bilan concernant cet important aménagement de la ville de La Rochelle. Le nouveau maire doit désormais faire face au nouvel enjeu que constitue la durabilité économique de ce grand projet. Le quartier du port est-il finalement devenu, comme le souhaitait le maire, la vitrine moderne de la ville attirant de nombreux habitants ? Quelle pérennité pour ce port tant rejeté puis finalement accepté par un maire qui n'en avait pas porté le projet ? Au fil des décennies, le port de plaisance a-t-il permis au quartier des Minimes de rompre son isolement historique ? Enfin, toujours dans l'optique de répondre à la pression économique de la demande, de nouveaux projets d'aménagements portuaires, tels qu'une ex-

tension à La Rochelle, voient le jour. Si les acteurs locaux ont su pérenniser ce grand port de plaisance car l'environnement de la rade de La Rochelle se prêtait au projet, existe-t-il dans le département des exemples d'aménagement portuaires de plaisance non-durables mis en place dans une optique de durabilité économique mais qui ne s'inscrivent pas dans une durabilité environnementale ?

7.1 Une lenteur dans les aménagements qui exaspère la population

7.1.1 Un premier bilan mitigé pour un port qui fête ses dix ans

Parallèlement à ces premiers équipements censés attirer les touristes, il faut peupler les Minimes. Mais même si, aux yeux de la municipalité, ce quartier doit devenir la vitrine moderne de La Rochelle, sa configuration géographique en impasse, n'encourage pas les Rochelais à venir y vivre. Pour rapprocher le centre-ville du nouveau quartier du port, la municipalité décide d'instaurer en 1982 un service de transport maritime, le bus de mer, entre le Vieux Port et le port des Minimes. La même année, le port souffle ses dix premières bougies. Ce tableau (fig.7.1) nous permet de saisir l'évolution des aménagements pour la plaisance entrepris par la municipalité depuis les années 1960 afin de mieux appréhender les projets mis en place au début des années 1980.

Même si de nombreux aménagements ont été réalisés depuis 1969, le port de plaisance n'est pas encore terminé. La lenteur des travaux d'aménagement s'explique clairement par la volonté de Michel Crépeau de répondre à la demande, mais de ne pas anticiper ni précipiter les aménagements portuaires. Dès leur mise en place, les pontons ne tardent pas à accueillir de nombreux bateaux. Conformément à ses engagements, la municipalité implante tous les ans de nouvelles panes flottantes afin de répondre à la demande. Ainsi, aucun ponton n'est vide et la capacité d'accueil ne fait qu'augmenter. En 1981, le port peut accueillir 2 200 bateaux. En 1982, la demande est bien présente mais l'équipement en pontons du bassin Marillac n'est pas encore terminé.

Malgré cela, depuis 1978, le port possède déjà son aspect définitif. Les digues du Lazaret et du Bout-Blanc étant achevées, le plan d'eau atteint 40 hectares, ce qui permet au port des Minimes d'avoir une capacité d'accueil de 3 000 bateaux environ. En 1979, le déroctage à sec du bassin Marillac, l'aménagement d'un terre-plein au sud de ce bassin et les remblaiements du môle central sont achevés alors que la zone artisanale est en cours d'aménagement. Ainsi, en

7.1. Une lenteur dans les aménagements qui exaspère la population

FIGURE 7.1 – Faits marquants de l'aménagement pour la plaisance de la ville de La Rochelle, 1960-1979 (réalisation : M. Dussier, 2014)

Année	Mois	Faits marquants
1960	juin	- Un ponton (havre d'échouage)
	décembre	- Trois nouveaux pontons - Equipements de confort (eau, électricité)
1964	janvier	- Allongement des pontons existants, - Nouveaux pontons - Approfondissement du havre d'échouage
	décembre	- Projet Richelieu : création d'une station balnéaire complète (avec un port de plaisance) par fermeture de la baie
1965	décembre	- Projet des Ponts et Chaussées : création d'un port de plaisance aux Minimes
1966	mars	- Création de la ZAD des Minimes (145 hectares)
	juillet	- Choix du projet de création d'un port de plaisance
1967	avril	- Rapport du ministère de l'Équipement - Etudes sur modèle réduit du LCHF - Devis définitif des Ponts et Chaussées
	juin	- Etude sur l'aménagement de la ZAD des Minimes de la SCETO
1969	mai	- Appel d'offres pour la construction des digues
	juillet	- Création de la SAREL - Début de la construction du port des Minimes (aménagement des digues)
1970	avril	- Le conseil municipal décide de créer trois bassins - Premier schéma d'urbanisme
1971	janvier	- Dignes construites
	mars	- Changement de municipalité = Mise en sommeil de la SAREL = Arrêt des travaux - Nouveau Plan d'Aménagement de Zone
	juin	- Reprise du chantier
	août	- Mise en exploitation provisoire du port
1972	janvier	- Mise en exploitation définitive du port des Minimes - Bassin du Lazaret exploitable (trois pontons)
	février	- Amodiation des locaux commerciaux du centre d'animation de la digue du Lazaret - Second schéma d'urbanisme
1973		- Circulaire Guichard - Installation de nouveaux pontons et allongement des anciens dans le bassin du Lazaret - Implantation temporaire du Grand Pavois sur la digue du Lazaret
1974		- Troisième schéma d'urbanisme
1975		- Construction de l'EVR sur le môle central
	août	- Création de la ZAC des Minimes
1976		- Aménagement du bassin du Bout-Blanc
	juillet-août	- Concours d'architecture
1977		- Maquette de l'aménagement urbain du quartier des Minimes - Début du chantier des programmes immobiliers
1978		- Aménagement du bassin Marillac
1979		- Construction de la capitainerie, de la SRR, d'un centre

1982, la majorité des travaux d'aménagements portuaires ont été effectués. Au niveau de la zone portuaire, même s'il reste encore quelques aménagements secondaires à effectuer, l'installation des équipements directement liés à l'exploitation du port est, selon les urbanistes en charge du projet, quasiment achevée (fig. 7.2)⁹⁰⁴.

FIGURE 7.2 – Vue aérienne du quartier des Minimes, 1982⁹⁰⁵



Or, pour les visiteurs, le port a toujours l'aspect d'un chantier comme en témoigne cette vue aérienne datant de juin 1982. Le môle central n'est qu'en partie goudronné, il manque des pontons, les deux cales qui se trouvent actuellement au début du môle central ne sont pas encore réalisées et le bassin Marillac n'est pas achevé. Mais ce qui frappe certainement le plus le regard, c'est un quartier qui, pour l'instant, n'a vu que quelques programmes immobiliers se concrétiser. Le Marais Perdu, où se trouve la zone artisanale, donne d'ailleurs l'impression d'être un petit désert qui sépare la vieille ville de ce quartier moderne en chantier depuis plus de dix ans.

Toutefois, malgré les travaux en cours, le port connaît un certain succès car la demande

904. PESCHÉ D. et CHENAIS A., *Op. cit.*

de places est bien réelle. En 1982, il reste encore quelques éléments à mettre en place afin de satisfaire pleinement les plaisanciers, tels que des équipements nautiques qui devraient amener de l'animation au sein de ce port. La mise en place des infrastructures portuaires n'est donc pas encore finie au bout de treize ans de travaux. L'équipe municipale de Michel Crépeau explique ne pas avoir voulu créer une offre mais plutôt répondre à la demande. Mais alors que la demande est bien présente, les travaux s'éternisent car la municipalité attend d'avoir vendu ces terrains pour continuer l'aménagement du port.

Cependant, la concrétisation de plusieurs programmes immobiliers va s'avérer complexe car plusieurs promoteurs se retirent du projet. Certes, le changement d'équipe municipale en 1971 et la mise en place de la circulaire Guichard en 1973, qui a obligé les architectes à faire un nouveau plan d'urbanisme, ont contribué au ralentissement des travaux. Par ailleurs, la municipalité, engagée seule dans le financement des infrastructures portuaires, a fait avancer les travaux en fonction de ses moyens financiers, ralentissant ainsi l'évolution du port. Le maire de La Rochelle a mis un point d'honneur à ne pas consacrer tout son budget au port des Minimes, car d'autres aménagements importants étaient aussi en cours de réalisation, tels que Villeneuve-Salines par exemple. Par conséquent, si le bilan de la fréquentation du port s'avère positif grâce à une fréquentation en constante augmentation, le bilan concernant la durée effective des travaux d'aménagement du port de plaisance est plutôt négatif.

De plus, la dynamique générée par le port et ses acteurs ne permet pas indirectement l'accélération du développement du quartier. En effet, l'aménagement des infrastructures portuaires a été, tel un cercle vicieux, freiné par la lenteur générale des constructions immobilières dans la zone. Les travaux immobiliers lancés à la fin de l'année 1977 ont néanmoins avancé en 1982. Le complexe immobilier « les Quais de La Rochelle », à proximité de la rue de la Sauvagère, est quasiment achevé. Le lotissement le Hameau du Parc des Pères est terminé et la résidence « les Iles du Ponant » est en cours d'aménagement. Dans les compromis de vente entre la municipalité et les promoteurs, deux clauses sont clairement spécifiées. La municipalité exige tout d'abord que les promoteurs respectent lors de la construction de leurs complexes immobiliers

« *l'esprit général et la forme architecturale de l'esquisse présentée lors de la consultation*⁹⁰⁶ ». Une deuxième clause stipule que les travaux doivent être achevés fin 1981 : « *Les travaux pourraient se faire en plusieurs tranches dont la dernière serait achevée à la fin de l'année 1981*⁹⁰⁷ ».

Or, en 1982, les travaux immobiliers sont loin d'être terminés à cause notamment, et comme cela est déjà le cas pour les infrastructures portuaires, de la circulaire Guichard et de la décision de la municipalité de gérer seule cette grande entreprise. En effet, cette dernière, qui s'est constituée maître d'œuvre pour l'aménagement de la zone des Minimes, a créé une ZAD dans le but de revendre les terrains achetés aux particuliers à des promoteurs. Les bénéfices des ventes foncières permettent donc, avec d'autres subventions, de financer l'aménagement du port. Mais un terrain non vendu est une amélioration de moins pour le port. Il suffit donc d'observer l'état d'avancement des constructions immobilières de la zone pour connaître l'avancée des travaux du port.

Pourtant, en 1976, un concours a été lancé et des projets ont été choisis par la municipalité. La raison de ce retard s'explique par le fait que certains promoteurs, ne pouvant plus assumer financièrement leurs projets, se sont désistés. Plusieurs opérations immobilières sont stoppées dès le début ou en cours de travaux. D'autres promoteurs immobiliers reprennent les opérations en cours mais les transactions et le transfert des projets peuvent nécessiter du temps. Il semble que la cause de ces retraits soit le résultat de la conjoncture économique internationale qui, au début des années 1980, est assez défavorable après les chocs pétroliers de 1973 et 1979. Cette situation de crise économique nationale a des répercussions sur les entreprises locales. Pour Daniel Pesché, architecte urbaniste ayant participé à l'aménagement du quartier des Minimes, « *l'économie locale des années 1980 est placée à La Rochelle sous le signe de la suppression de nombreux emplois industriels*⁹⁰⁸ ». Ainsi, si la construction du port de plaisance avance doucement (bassins, môle central, parkings, pelouse), le quartier des Minimes est toujours un chantier. Selon Alain Chénais, ce « *retard corollaire*⁹⁰⁹ » dans la mise en place d'équipements

906. PESCHÉ D. et CHENAIS A., *Op. cit.*

907. *Ibid.*

908. PESCHÉ D., *Art. cit.* p. 25.

909. PESCHÉ D. et CHENAIS A., *Op. cit.*

divers n'est pas favorable à l'animation et à l'image du quartier des Minimes qui, en 1983, est toujours perçu comme un chantier.

7.1.2 Une impatience collective des commerçants et des habitants

Ce constat ternit son image et ne facilite pas le développement du tourisme. Les commerçants commencent à s'inquiéter de cette situation qui leur semble stagner. Certes, les plaisanciers permettent une certaine activité touristique et les font travailler. Mais le quartier du port n'est pas devenu aussi touristique que ce que leur avait promis la municipalité. La plage est fréquentée, comme en témoigne la venue chaque été de marchands ambulants qui, d'ailleurs, exaspèrent les commerçants. Toutefois, le quartier manque selon eux, d'aménagements touristiques.

En 1982, alors que le port des Minimes est présenté dans la presse comme étant « *un port à la hauteur*⁹¹⁰ », les commerçants des Minimes sont nombreux à ne pas partager cet avis. Ces derniers décident d'ailleurs de faire directement part de leur mécontentement à Michel Crépeau en lui écrivant des lettres⁹¹¹. Depuis son élection, les courriers de personnes mécontentes concernant l'aménagement du port de plaisance ont été assez fréquents. Mais l'intérêt des lettres des commerçants réside dans le fait que ces derniers ont fait le pari de la réussite touristique de ce quartier. Ces propos ne sont pas le reflet exact de la réalité mais permettent toutefois de saisir l'opinion des mécontents, sans pour autant faire de leurs propos des vérités absolues.

La propriétaire d'un commerce situé dans la zone commerciale de la résidence « Les Quais de La Rochelle » s'exprime au nom des commerçants des Minimes. Selon elle, le chantier a assez duré. L'environnement sans verdure et sans aménagement n'encourage pas le tourisme. Il lui paraît aussi étonnant, et contraire à la politique de développement du port de plaisance, d'accueillir les bateaux participant à la Trans-Louisiane et au Tour de France à la voile au Vieux Port et ne comprend pas pourquoi le port des Minimes est mis à l'écart d'événements nautiques

910. « 10^e Grand Pavois du 23 au 27 septembre », *Sud-Ouest*, 23 septembre 1982, C 82, CDSO.

911. Comité de défense des intérêts (et des fêtes) des Minimes, 1930-1982, cote 3D10, AMLR.

importants car son commerce pâtit de cette situation⁹¹². En 1982, la Trans-Louisiane est une course à caractère historique organisée en l'hommage de Cavelier de la Salle, explorateur qui aurait, selon la croyance populaire, embarqué à La Rochelle pour rejoindre la Louisiane trois cents ans plus tôt. Pour l'image de la course, il fallait donc accueillir les concurrents dans le port historique de La Rochelle et non pas aux Minimes. Un autre commerçant écrit aussi au maire afin de lui énumérer tout ce qui fait défaut à ce port : « *Port en chantier depuis 10 années ! Manque de vie et de commerces (voir Royan) - Manque d'espaces verts - Route qui borde le bassin Marillac à ouvrir à la circulation - Cale bassin Marillac à terminer - Ponton pour bus de mer bassin Marillac mieux centré et plus près des commerces - Parkings à terminer - Tarifs de port moins dissuasifs*⁹¹³ ». L'énumération lapidaire des revendications de ce commerçant témoigne de l'exaspération de ce dernier. Pour lui, les responsables de l'aménagement du port de plaisance et de son quartier devraient prendre exemple sur la ville de Royan. Le 18 septembre 1982, le représentant des commerçants des Minimes écrit lui aussi une lettre qui énumère les revendications de ces derniers. Pour eux, il faut à tout prix « *éviter que ce port ne soit qu'un dortoir à bateaux*⁹¹⁴ ». Les doléances des commerçants permettent de constater qu'il reste encore des aménagements à effectuer aux Minimes. Certes, le port en lui-même est réalisé, mais selon eux, les équipements environnants sont loin d'être terminés. Alors qu'ils ont cru en la dynamique qu'allait engendrer la construction d'un port de plaisance, ces commerçants sont dorénavant exaspérés par la lenteur de l'aménagement de la zone.

Les habitants du quartier attendent eux aussi impatiemment la fin du chantier et ont fait part au maire, tout au long de l'aménagement du quartier, de différents désagréments. André Prévost, qui nous a confié son témoignage, se souvient des camions qui passaient et repassaient toute la journée, même la nuit. Il est évident que l'aménagement d'un tel quartier génère des perturbations au quotidien. Mais dans les registres du Comité de défense des Minimes, les habitants ne se plaignent pas uniquement des nuisances sonores. L'aménagement du Marais Perdu, qui servait jusqu'alors de dépotoir général, aurait fait jaillir des odeurs nauséabondes et fait

912. Lettre manuscrite d'une commerçante de la résidence « Les quais de La Rochelle », *Ibid.*

913. Lettre manuscrite d'un commerçant de la résidence « Les quais de La Rochelle », *Ibid.*

914. Lettre du représentant des commerçants du quartier des Minimes, 18 septembre 1982, *Ibid.*

migrer des rats vers les habitations. En 1969, dès le début de l'aménagement des deux digues du port, le président du comité envoie une lettre au maire de la ville, à l'époque André Salar-daine. Cette lettre, datant du 18 juillet, énumère une série de revendications qui relèvent de la salubrité publique concernant « *les grands travaux d'aménagement du port de plaisance* » dont notamment le fait d'interdire aux entreprises de rouler la nuit, de faire respecter l'interdiction du dépôt d'ordures dans le Marais Perdu, qui a longtemps fait office de dépotoir sauvage, mais aussi de procéder rapidement à la dératisation⁹¹⁵. Au fil des ans, les demandes des riverains vont se multiplier auprès de la mairie, surtout à propos du dépôt d'ordures et de la dératisation du quartier. Le 29 janvier 1971, plusieurs membres du comité des fêtes et de défense des intérêts des Minimes s'émeuvent dans la presse de cette situation peu confortable pour eux. Ils insistent notamment sur « *le manque d'eau aux robinets des habitations, le dimanche matin, au moment où les entreprises procèdent au lavage des rues, et déplorent l'invasion des rats suite au comblement du marais*⁹¹⁶ ». Le 26 juin 1972, le président du comité interpelle à nouveau le maire concernant la dératisation et la démoustication du quartier et se plaint encore du dépôt sauvage d'ordures qui a lieu le long de la route des Minimes, qui « *brûle en permanence, et des fumées nauséabondes [qui] envahissent les habitations*⁹¹⁷ ». De 1969 à 1972, les revendications sont les mêmes et si elles se répètent, c'est qu'elles ne reçoivent pas, aux yeux des intéressés, de réponse satisfaisante. En 1971, le changement de municipalité redonne espoir aux habitants des Minimes. Le 12 mai 1971, le comité de défense invite le nouveau maire, Michel Crépeau, au bar *le Plaisance* afin qu'il leur fasse part de ses projets.

Onze ans plus tard, en 1982, le comité de défense, qui sollicite des actions concrètes de la part de la municipalité, écrit un nouveau courrier au maire qui exprime l'exaspération des habitants face à ce chantier permanent. Désormais, ces derniers veulent des réponses et des actions rapides. Michel Crépeau va alors tenter de calmer les esprits lors d'une réunion-débat. Les habitants ne comprennent pas pourquoi cet homme politique, qui est aussi à l'époque ministre

915. Lettre du président du Comité de défense des intérêts des Minimes, 18 juillet 1969, *Ibid.*

916. « Le comité du quartier des Minimes prépare son assemblée générale », *Sud-Ouest*, 29 janvier 1971, Jx 262/140, ADCM.

917. Lettre du président du Comité de défense des intérêts des Minimes, 26 juin 1972, [Comité de défense des intérêts \(et des fêtes\) des Minimes, 1930-1982, cote 3D10, AMLR](#)

de l'Environnement, laisse des citoyens rochelais vivre dans de telles conditions. Le Ministre répond alors qu'« *il est difficile de planter des arbres avant même que les constructions soient achevées...* ⁹¹⁸ » et insiste sur le fait que cette situation n'est pas propre au quartier des Minimes mais à l'ensemble de la ville de La Rochelle. Pour le maire, le ralentissement de l'activité immobilière en 1982 serait la conséquence d'une conjoncture économique nationale défavorable. Toutefois, ce dernier serait particulièrement ressenti dans le quartier des Minimes car la baisse des ventes de logements freine les aménagements généraux.

918. « Minimes : un chantier permanent », *Sud-Ouest*, 14 octobre 1982, cote 3D10, AMLR.

7.2 Les Minimes, une vitrine moderne de La Rochelle ?

7.2.1 Une dynamique portuaire qui ne suffit pas à rompre l'isolement du quartier

Selon Nicolas Bernard, contrairement aux ports de plaisance situés au cœur de la ville, ceux créés *ex nihilo* peuvent avoir une fonction commerciale importante grâce à la mise en place de grands espaces techniques et commerciaux. Pour le chercheur, à l'instar de Port-La Forêt ou du port du Crouesty, le port des Minimes de La Rochelle fait partie des ports « *bien équipés [qui] drainent une clientèle qui s'étend au-delà des usages du port*⁹¹⁹ ». Si une volonté de diversifier les équipements présents dans le quartier portuaire est bien présente lors de la création de ce dernier, il convient toutefois de nuancer les propos du chercheur. Grâce à la construction du port de plaisance, la municipalité espérait transformer ce quartier longtemps oublié en vitrine moderne de la ville. Or, afin de vendre au plus vite des terrains aux promoteurs surtout intéressés par la proximité du port de plaisance, la municipalité décide d'aménager d'abord le quartier proche du port puis de faire progresser les travaux vers la ville. Cette décision a pour conséquence de maintenir un *no man's land* entre la pointe des Minimes et le centre-ville. De plus, le quartier des Minimes est, sur le plan géographique, une impasse. Rémy Madier, qui avait ardemment défendu le projet de fermeture de la baie, va aussi tenter d'apporter une solution aux difficultés d'accès au quartier des Minimes. Les grandes agglomérations disposent souvent d'un système routier permettant d'effectuer le tour de la ville. Or, la ville ne possède qu'une demi-rocade car son centre-ville se trouve en bord de mer. Selon Rémy Madier, il faudrait que la rocade fasse une boucle pour que le quartier ne soit plus isolé.

L'équipe municipale commence donc à envisager différents projets dont celui d'un tunnel routier qui partirait de la Ville en Bois pour rejoindre l'avenue Coligny, en passant sous le Casino du Mail. Mais des études géologiques montrent rapidement qu'il y aurait d'assez grandes difficultés pour la réalisation de cet ouvrage. Un autre projet prévoit la construction d'un pont partant de la pointe des Minimes et allant jusqu'au quartier de Port-Neuf de l'autre côté de la

919. BERNARD N., *Art. cit.*, p. 280.

baie. Toutefois, ce deuxième projet ne verra pas le jour et aucune solution réalisable n'est trouvée pour résoudre le problème de l'accès aux Minimes.

Malgré le succès du port, la municipalité reconnaît que l'aménagement du quartier est plus difficile que prévu. Afin d'en terminer les aménagements urbains, l'équipe municipale se retrouve dans l'obligation de trouver d'autres moyens de le rendre attractif en cherchant « *de nouvelles dynamiques susceptibles de permettre l'achèvement des opérations engagées et la poursuite du projet d'ensemble du quartier* »⁹²⁰. La municipalité envisage alors une nouvelle orientation des aménagements ainsi que la mise en place de nouveaux équipements afin de donner une dynamique porteuse d'emplois et qui rendrait le quartier attractif pour des personnes n'ayant pas de lien direct avec l'économie de la plaisance.

Le succès de la vente directe de parcelles aux particuliers dans l'optique de construire des résidences principales incite l'équipe municipale de Michel Crépeau à en augmenter finalement le nombre, dans l'esprit du projet du Hameau du parc des Pères. La ville divise un terrain de 3 740 m² en 26 lots mis en vente directement auprès des particuliers, afin qu'ils puissent y construire leur propre maison. Ces terrains ayant été très rapidement vendus, et l'objectif de Michel Crépeau étant de faire cohabiter habitat individuel et collectif mais aussi résidences principales et secondaires, la municipalité décide de continuer cette démarche et propose encore davantage de parcelles aux particuliers.

De plus, la municipalité décide d'ouvrir le quartier à d'autres secteurs que la plaisance susceptibles de générer de l'emploi, tels que le tourisme et les loisirs. Cette nouvelle orientation de la politique municipale entraîne la réalisation, en 1984, d'un nouveau schéma d'urbanisme. Si ce dernier conserve les principes de l'aménagement portuaire de la zone qui ont été définies en 1977, une nouvelle orientation est néanmoins donnée à la partie est de la zone des Minimes. En effet, la création d'une ZAC est envisagée afin de permettre la concrétisation rapide de divers projets choisis par la municipalité. Michel Crépeau souhaite que les Minimes soient un quartier

920. PESCHÉ D. et CHENAIS A., *Op. cit.*, p. 37.

vivant toute l'année. Dans la suite logique de sa politique de logement qui laisse une grande place aux résidences principales, l'équipe municipale avait envisagé d'implanter une école dans ce quartier. Mais finalement, la proximité des autres établissements scolaires de Tasdon et Bongraine n'incite pas la mairie à investir dans un tel projet.

Afin que ce quartier réunisse plusieurs générations d'habitants, un foyer-logement pour personnes âgées de 60 lits est construit. De plus, afin d'accueillir des touristes issus de toutes les classes sociales et pas uniquement des personnes ayant les moyens financiers de louer un appartement de haut standing, un camping municipal est créé en 1983. D'une capacité de 160 places, celui-ci est implanté au plus près du centre-ville. En installant ce type de structure légère, la municipalité veut créer rapidement un lien entre les Minimes et le centre-ville. Fort de son succès de fréquentation, le camping est agrandi dès 1984.

En complément du Musée océanographique, la création d'un Aquarium est aussi décidée. Il s'agit du transfert et de l'agrandissement d'un Aquarium de 250 m² qui a été créé à la Ville en Bois en 1970 par René Coutant, un passionné d'aquariophilie. Après la construction du port de plaisance, la vocation touristique de ce quartier s'affirme avec la construction en 1986 de l'Aquarium sur le port des Minimes, au sud du bassin du Lazaret. Signe fort de l'impression générale d'un manque de dynamisme au sein du quartier, selon le journaliste Vincent Terrien, cet édifice offrirait « *enfin un cœur pour les Minimes*⁹²¹ ». Passant d'une superficie de 250 à 1 600 m², il devient alors le plus grand aquarium de France. Inauguré en 1988, l'édifice connaît très rapidement le succès.

Dans ce nouveau schéma d'urbanisme, le Grand Pavois, bien qu'étant une structure provisoire, est lui aussi mis en valeur. À l'origine situé au bout de la digue du Lazaret, la municipalité décide de déplacer l'événement sur le terre-plein central où elle n'a pas pu, après le passage de la circulaire Guichard, construire d'équipements pour animer la façade portuaire. Ainsi, le Grand Pavois, qui crée une réelle dynamique, quoique ponctuelle, aux Minimes, dispose d'une super-

921. « Enfin un "cœur" pour les Minimes... », *Sud-Ouest*, 11 octobre 1986, C 86/88, CDSO.

ficie d'espace d'exposition beaucoup plus importante de 60 000 m² environ.

La municipalité décide aussi de créer un parc résidentiel de loisirs. Au début des années 1980, les parcs de loisirs, qui sont très populaires en Europe du Nord, commencent à se développer en France. En construisant ce parc, la municipalité espère pouvoir créer environ 2 000 emplois et accueillir aux Minimes plus de 2 000 personnes par semaine tout au long de l'année⁹²². Equipé de bungalows, de commerces, de restaurants et d'animations, ce parc, où la vie pourrait presque s'organiser en autarcie, serait une sorte de village fermé à l'intérieur du quartier des Minimes. Dans le schéma d'urbanisme de 1984, il est prévu de lui consacrer environ 37 ha, ce qui représente une superficie importante des 185 hectares que compte la pointe des Minimes. Ce parc de loisirs devrait s'étendre du centre de la partie est de la ZAC au niveau de l'actuel rond-point de l'Europe. Dans les faits, c'est d'ailleurs en grande partie pour pouvoir intégrer ce parc résidentiel de loisirs que le schéma d'urbanisme de 1977 est encore une fois remanié car l'étendue de ce parc remet totalement en cause le système de circulation. Mais finalement, ce projet n'aboutit pas car, il relevait, selon les responsables de l'aménagement de la zone, de l'utopie à l'échelle d'une ville moyenne telle que La Rochelle.

De plus, en 1984, il est déjà question d'implanter l'hôtel du Conseil général de Charente-Maritime au sud des Minimes, ce qui permettrait au quartier d'être non seulement la vitrine moderne de la ville mais aussi celle du département. Ce projet, qui doit à priori être réalisé à court terme, va finalement se concrétiser au bout de dix-sept ans. D'autre part, le syndicat intercommunal à vocation multiple de la région de La Rochelle, qui est en quelque sorte l'ancêtre de la communauté d'agglomération, décide de créer un lycée hôtelier. Il est implanté à l'est de la rue de la Sauvagère, au niveau du bassin Marillac, et accueille ses premiers élèves en 1986. Aujourd'hui, ce lycée a réussi à se forger une réputation internationale dans l'hôtellerie et la restauration. Même si l'école des Minimes n'a finalement jamais vu le jour, la création du lycée permet la mise en place d'une dynamique scolaire.

922. PESCHÉ D. et CHENAIS A., *Op. cit.*

Finalement, une toute autre dynamique n'ayant pas de lien direct avec le tourisme a réussi à créer un lien entre le quartier des Minimes et le centre-ville. Dès 1968, la ville de La Rochelle, encore dirigé par André Salardaine, a cherché à se forger un destin universitaire en créant le premier département de l'Institut Universitaire de Technologie (IUT). Toujours situé aux Minimes, il accueille aujourd'hui plus de 1 100 étudiants par an. Cet élan universitaire est conforté par Michel Crépeau qui œuvre pour la création d'une université à La Rochelle. En 1974, une antenne de la faculté de droit de Poitiers est finalement créée. Les étudiants peuvent alors y suivre des cours de premier cycle.

Au début des années 1970, s'opère une véritable révolution au sein de l'université française. L'accroissement exponentiel du nombre d'étudiants oblige à repenser le système universitaire dans son ensemble⁹²³. A la fin des années 1980, le gouvernement décide de favoriser un mouvement de décentralisation au sein des universités françaises en créant, avec trois objectifs bien précis, le plan Université 2000. Le premier de ces objectifs consiste à réduire l'attractivité exercée par les universités parisiennes sur les étudiants tout en satisfaisant les besoins pédagogiques. L'université française, par la mise en place d'un équilibre territorial, doit aussi permettre un accès démocratique aux études supérieures. Enfin, le troisième objectif de ce plan consiste à développer les territoires grâce au savoir des universitaires.

Pour une ville de province comme La Rochelle, qui accueille déjà un petit noyau universitaire, la constitution de ce plan est une opportunité à saisir. En 1990, suite à la mise en place d'un schéma régional d'aménagement et de développement des formations supérieures, il s'avère nécessaire de créer une deuxième université, complémentaire à celle de Poitiers dans la région Poitou-Charentes. Dès 1991, le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) se prononce en faveur de la création d'une université à La Rochelle. En 1992, le ministère de l'Éducation nationale envoie des chargés de mission qui ont pour but de créer cette nouvelle Université. Le 22 mai 1992, François Mitterrand et son homologue allemand de l'époque, Helmut Kohl, posent symboliquement la première pierre de l'université de La Rochelle qui est

923. BEAUD O. *et al.*, *Refonder l'université*, Cahiers libres, La Découverte, Paris, 2010, 274 p.

officiellement créée en 1993⁹²⁴.

Dans les années 1990, d'autres aménagements sont effectués afin de rendre plus attractif ce quartier tels qu'un bowling, un complexe de cinéma, un musée des modèles réduits, un musée des automates et une médiathèque. Pour Jack Dillenbourg, le pari de l'aménagement du quartier des Minimes est gagné car « *la municipalité a pris conscience que créer un lien entre le centre-ville et le port de plaisance était un enjeu majeur pour le développement du quartier des Minimes*⁹²⁵ ». En effet, accéder au port ne se fait pas par hasard. Le pont du Gabut qui relie symboliquement le quartier des Minimes au centre-ville n'est accessible que dans le sens de circulation centre-ville - Les Minimes. Alors que l'extrémité du quartier des Minimes n'est pas très éloignée du centre-ville, à seulement deux kilomètres environ, cette configuration accentue le sentiment d'isolement. Aucune solution n'est réalisable sans entreprendre d'importants travaux tels qu'un tunnel ou un pont traversant la baie pour résoudre ce problème d'accès aux Minimes. Pourtant, les élus ne veulent pas admettre cet isolement. Alors qu'ils n'ont cessé de déclarer que le port des Minimes était un port de centre-ville, ils ont simultanément mis en place différentes initiatives afin d'atténuer ce phénomène qui véhicule une image du quartier portuaire quelque peu négative⁹²⁶.

Malgré tous les efforts entrepris, l'isolement du quartier a eu des conséquences. Certains entrepreneurs qui s'y étaient installés ont décidé de quitter le quartier pour se rapprocher du centre-ville, tel que l'Aquarium de La Rochelle. Implanté dans un premier temps au Gabut, celui-ci est, suite à un incendie, transféré aux Minimes en 1986. Toutefois, cet éloignement du centre-ville dans un quartier en cours d'urbanisation permet à ses propriétaires d'ériger une structure de taille plus conséquente. Puis en 2000, ces derniers souhaitant procéder à un nouvel agrandissement de l'Aquarium, l'implantent à nouveau au Gabut, plus près du centre-ville. Cette recentralisation est aussi due au fait que l'extension de l'Aquarium aux Minimes est alors

924. ANONYME, *L'Université de La Rochelle, rapport d'évaluation*, Comité national d'évaluation des établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel, 1997, 94 p.

925. DUSSIER M., *Op. cit.*, p. 199.

926. DUSSIER M., « La Rochelle - Les Minimes : un port de centre-ville ? », *137^{ème} congrès national du CTHS, Tours*, 2014, p. 89-100.

impossible car elle aurait fortement réduit l'emplacement réservé à l'implantation temporaire du Grand-Pavois chaque automne. Ainsi, la pointe des Minimés et les abords du port ne disposent plus aujourd'hui d'équipements attractifs autres que liés à la plaisance. Certes, le Grand Pavois s'y installe tous les ans mais il ne s'agit que d'une occupation temporaire du site. Les plaisanciers ont le sentiment d'être dans un désert. Isabelle Autissier évoque même une « *ville fantôme, d'un hangar à ciel ouvert où ne résonne que le claquement des drisses*⁹²⁷ ». Cette situation incita pourtant rapidement les décideurs locaux d'envisager de nouveaux équipements.

7.2.2 Des Jeux olympiques pour une capitale nautique

Du tourisme nautique au tourisme de spectacle sportif

En 1982, la municipalité prévoyait d'implanter « *un véritable centre sportif et d'animation qui pourrait devenir, sur le môle central, la structure d'accueil de manifestations sportives d'ampleur olympique*⁹²⁸ ». Michel Crépeau et son équipe nourrissaient en effet le rêve de faire de La Rochelle une ville olympique qui marquerait alors l'apogée du projet de réalisation du port de plaisance. Afin de mettre toutes les chances de son côté, la municipalité décide donc d'implanter aux Minimés un centre d'entraînement sportif. Accueillir de grands champions pour leur préparation physique permet à la ville de se faire connaître des instances officielles. Ainsi, La Rochelle, ville candidate, serait peut-être un jour choisie par le Centre international olympique (CIO)⁹²⁹. Les conséquences économiques pour la région et pour le port de plaisance seraient alors considérables car en recevant des subventions, de nouvelles infrastructures pourraient être aménagées afin d'accueillir un jour ce méga-événement sportif.

Ce fantasme autour de l'olympisme et de ses répercussions économiques fut très tôt encouragé par les dirigeants de chantiers navals et les exploits des régatiers locaux. Dès les Jeux

927. *idem*, *La Rochelle Les Minimés. Un port, une histoire*, p. 12.

928. PESCHÉ D. et CHENAIS A., *Op. cit.*

929. DUSSIER M. et MACHEMEHL C., « Devenir la capitale du nautisme. Aménagements portuaires, urbains et Jeux olympiques : le site de La Rochelle », *Teoros*, n° Méga-événements sportifs, sous presse.

olympiques de Londres en 1948, les chantiers navals rochelais se lancèrent dans la construction de bateaux de série olympique et les champions de voile locaux participèrent aux épreuves préolympiques de Cherbourg⁹³⁰. Le rêve de l'olympisme à La Rochelle commença à devenir accessible à partir de 1962 lorsque le régatier rochelais René Sence, champion de France de yachting, fut sélectionné par la Fédération Française de Yachting à Voile (FFYV) pour les épreuves préolympiques⁹³¹. Durant les années 1960, plusieurs champions de la voile rochelaise entretenirent le rêve en se sélectionnant pour des épreuves olympiques en vue d'une participation aux Jeux. Les acteurs de la promotion touristique du territoire, les responsables et adhérents des associations sportives, les hommes politiques défenseurs de la création d'un port de plaisance firent de ces personnalités sportives le résultat d'un génie local. Au-delà du parcours individuel de ces champions et/ou constructeurs de bateaux, un rêve collectif se construisait.

La construction d'un grand port de plaisance, associée au palmarès des régatiers et au succès commercial des bateaux produits par les chantiers navals, offrit alors de grandes possibilités à la ville. En mars 1966, le dynamisme et le prestige de la S.R.R. permirent à La Rochelle de devenir une ville préolympique chargée de l'organisation d'épreuves de sélection⁹³² et en 1967 un centre de préparation olympique pour les Dragons⁹³³. La création du port des Minimes permit à la S.R.R., qui organisait déjà des régates internationales, telles que la Plymouth - La Rochelle, de donner aux manifestations qu'elle organisait l'envergure de méga-événements sportifs pouvant accueillir de nombreux participants, comme par exemple la Semaine internationale de la Voile.

Les aménagements urbains des années 1960 et 1970 furent à l'image de la nouvelle stratégie urbaine de La Rochelle basée, entre autres, sur le développement de la plaisance. Cette pratique joua aussi le rôle de marqueur identitaire de la station touristique. Une forte dynamique sportive locale se manifesta à travers l'organisation de rencontres sportives et les performances

930. « Avant les Olympiades », *Sud-Ouest*, 15 juin 1948, Jx 262/8, ADCM.

931. « M. Sence, champion national des Requins 61-62 sélectionné pour les épreuves préolympiques », *Sud-Ouest*, 29 octobre 1962, Jx 262/90, ADCM.

932. « Les équipages des Dragons veulent gagner dans notre rade, un voyage à Mexico », *Sud-Ouest*, 13 décembre 1966, Jx 262/115, ADCM.

933. « La Rochelle, centre de préparation olympique », *Sud-Ouest*, 27 novembre 1967, Jx 262/121, ADCM.

des régatiers rochelais. Ainsi, l'activité générée par les compétitions sportives nautiques permet d'envisager des bénéfices économiques pour les acteurs privés (marchands ou non) et encourage le développement du tourisme du spectacle sportif auquel se rattachent les Jeux olympiques.

Dans les années 1990, la S.R.R. prend en charge l'organisation de plusieurs événements sportifs de grande envergure comme la Semaine internationale de la Voile (1 279 bateaux en 1990), le Championnat du monde de l'International Yacht Racing Union (1 200 compétiteurs) et accueille pour la première fois en Europe une épreuve de la Whitbread (devenue la Volvo Ocean Race en 2002), prestigieuse course en équipage en monocoques avec escale. La S.R.R. a également organisé, en 30 ans, 24 championnats du Monde et d'Europe des classes internationales (*Laser, 420, Melges 24 et Soling*)⁹³⁴. Cette dernière, chargée de la voile à une échelle mondiale, est aujourd'hui reconnue par le Comité International Olympique qui lui confie l'organisation des épreuves de voile aux Jeux olympiques.

Le monde sportif est, comme nous l'avons constaté, soutenu par les services de la ville qui se mobilisent pour ces grands événements. Il entretient des liens étroits avec les acteurs du tourisme qui proposent des services d'hébergement, de restauration et différents commerces. Des représentants emblématiques de la construction navale de plaisance, tels que Dufour, Fontaine-Pajot et Amel, ont également implanté leur société dans l'agglomération rochelaise. Dans la région, le groupe Bénéteau est le premier constructeur mondial de voiliers. En 2014, la filière nautique en Poitou-Charentes générerait 5 000 emplois⁹³⁵ au sein d'entreprises de réparation, de fabrication et de revente de bateaux, de voiles ou d'électronique. Trois cents entreprises exportent 65 % de leur production⁹³⁶. Dans ces conditions, chaque événement sportif est l'occasion d'asseoir la réputation de l'industrie régionale et de conquérir de nouveaux clients ou de s'ouvrir à de nouveaux marchés. Chaque compétition, *a fortiori* quand elle fait de la voile un spectacle relayé par les médias, constitue une campagne de publicité en soi. Il n'est donc

934. Une classe internationale ou série internationale est un ensemble de voiliers identiques dont les propriétaires sont réunis au sein d'une association officiellement reconnue par la Fédération internationale de voile (International Sailing Federation).

935. « Chambre syndicale régionale du commerce et des industries nautiques Sud-Atlantique, 1997 ». Boîte non-classée 314 W 2, AMLR.

936. *Ibid.*

pas étonnant de voir des acteurs privés et publics trouver des intérêts communs à défendre le nautisme.

Dans bien des cas, des acteurs de projets publics importants se sont aussi investis à titre privé ou professionnel dans l'activité de la voile. Par exemple, le champion de voile Jean-François Fountaine, sélectionné olympique aux Jeux olympiques de Montréal en 1976, a créé la même année son chantier naval qui est devenu le premier constructeur mondial de catamarans. Long-temps conseiller municipal de La Rochelle, il en est devenu le maire en mars 2014. Notons aussi que l'intérêt des Jeux olympiques semble créer un consensus bien au-delà des acteurs du nautisme. Sans doute les causes du développement territorial et indirectement de l'emploi (à laquelle l'organisation d'épreuves olympiques semble répondre) sont jugées comme suffisamment importantes dans un pays marqué par le sentiment de crise⁹³⁷ pour fédérer les initiatives autour du projet sportif. Les acteurs du nautisme, sportifs et économiques, ont construit la légitimité de la ville organisatrice. Ils ont su organiser avec succès des épreuves sportives de la même envergure que les épreuves olympiques de voile. Les synergies entre les acteurs publics et privés ont été mises en place au niveau local. Ces éléments sont importants pour les organisateurs de mégaprojets parce qu'ils permettent de limiter les risques et les investissements.

La présence d'équipements et l'expérience acquise des événements sportifs fournissent des gages d'opérationnalités. Elles montrent aussi que la légitimité de la candidature de La Rochelle s'appuie sur un projet local de développement. L'implication et l'expérience acquise par les acteurs du monde sportif et de l'industrie nautique se construisent depuis les années 1960. Ces dynamiques s'inscrivent dans un temps long et constituent une étape nécessaire à la concrétisation d'une candidature olympique avec la participation de la ville en 2000 au concours lancé par le Groupement d'Intérêt Public « Paris 2008 ».

937. BANTIGNY L., *La France à l'heure du monde : de 1981 à nos jours*, L'univers historique, Seuil, Paris, 2013, 512 p.

Une naturalisation pour une candidature gagnante

À travers son dossier de candidature intitulé *La Rochelle Voile olympique*, la ville tente de mettre en avant tous les atouts de sa collaboration avec Paris. Le sort de la cité se joue d'abord en France entre le 17 décembre 2000 - quand Jean Tiberi, maire de Paris, annonce la candidature de la ville pour l'organisation des Jeux de 2008 - et le 16 mai 2001, lorsque le GIP « Paris 2008 » choisit la ville du nautisme parmi cinq candidates : Agde (Languedoc-Rousillon), Marseille (Bouches-du-Rhône), Brest (Bretagne), Hyères (Provence-Alpes-Côtes d'Azur) et La Rochelle. Une fois la ville retenue, l'organisation dépend de la réussite de la candidature de Paris. Dans cette seconde phase, si la presse locale fait battre le cœur de La Rochelle au rythme de la Capitale, la ville périphérique est un site parmi une quarantaine, et malgré sa spécificité, présentée comme les autres.

Tout se passe comme si la cité nautique n'agissait pas comme un acteur autonome. Sur le plan formel, les arguments avancés lors de la première phase de sélection sont repris pour compléter la présentation de la ville-hôte, c'est-à-dire Paris. Il y a là l'expression d'un *hiatus* entre la présentation faite dans les documents de candidature et la réalité de l'organisation qui témoigne d'une réelle autonomie de la destination nautique. Du fait de la distance des autres sites, il faut régler des problématiques techniques du même ordre que pour une candidature principale. La cité nautique devra d'ailleurs organiser une cérémonie d'ouverture. Elle doit mettre à la disposition du public un site et des équipements singuliers pour l'accueil du public, des journalistes, des organisateurs, un hébergement et un (deuxième) village olympique, des infrastructures de transport et de communication. D'ailleurs, l'examen de la candidature par le GIP « Paris 2008 » cherche à évaluer le projet dans sa globalité à partir des critères de sélection suivants : caractéristiques locales et régionales, environnement, météo, caractéristiques du site olympique, hébergement et transport. C'est dans ce cadre que nous pouvons situer les principaux arguments visant à légitimer la candidature de La Rochelle.

La baie de La Rochelle est présentée comme un site exceptionnel. L'histoire est convoquée pour montrer la singularité et le génie des lieux. La ville serait marquée, quelle que soit la période, par sa modernité : « *démocratique avant l'heure, protestante quand la France était catholique,*

plaque tournante du commerce international dès le XIII^e siècle et ville référence depuis trente ans en matière d'écologie urbaine ». Le caractère maritime est la seconde valeur forte : « *La mer ici représente une vraie culture populaire, ancestrale*⁹³⁸ ». L'importante activité touristique est mise au crédit de la ville et montre l'intérêt d'une destination qui propose tous les services et le confort d'une grande ville. Ici, les divertissements ne manquent pas. Le très grand port de plaisance, le bassin des Grands Yachts en centre-ville, l'Aquarium et le Vieux Port de La Rochelle, le chantier-spectacle de reconstruction de l'Hermione à Rochefort, la Venise verte du Marais Poitevin ou encore le Futuroscope sont les principales attractions touristiques de la ville et de la région. Ils témoignent de la capacité d'accueil estival d'un territoire attractif et sont des marqueurs d'identité garantissant la fréquentation du site olympique car le public est un élément indispensable au spectacle et à l'économie des Jeux olympiques. En effet, la billetterie représente 24 % des bénéfices lors des Jeux de Sydney en 2000⁹³⁹.

Le site maritime offre un paysage préservé accordant une grande place aux éléments naturels et profite d'une position géographique et d'une topographie particulièrement avantageuse. La Rochelle est plus proche de Paris que les autres villes candidates, ce qui facilite la circulation des athlètes. La vitesse moyenne du vent est présentée comme une donnée idéale. En été, alors que sur certains plans d'eau des périodes de calme sont à craindre, statistiquement, elles sont négligeables à La Rochelle. Par ailleurs, la régularité des vents offre « *les conditions de navigation régulières et équitables*⁹⁴⁰ ». Le nombre de jours d'ensoleillement semble donner des gages sur la fréquentation du public, comme le faible risque de brouillard garantit de bonnes conditions d'accueil et de visibilité du public et des médias. *In fine*, la permanence de l'identité culturelle rochelaise, l'importance du tourisme ou les qualités paysagères du site sont autant d'éléments qui permettent de naturaliser le site olympique et de le présenter comme une évidence.

938. « Paris ? Ile de France 2008. La Rochelle Voile olympique », « JO 2008 ». Boîte non-classée 314 W 9, AMLR.

939. GOLD J. R. et GOLD M. M., *Olympic cities. Cities agendas, planning and the world's games, 1896–2012*, Planning, history and environment series, Routledge, Londres, 2007, 464 p.

940. « Paris ? Ile de France 2008. La Rochelle Voile olympique », « JO 2008 ». Boîte non-classée 314 W 9, AMLR.

Des équipements déjà présents

L'orientation de la candidature de La Rochelle vise à montrer qu'elle est un important centre nautique. Le slogan « *La Rochelle, capitale nautique* » exprime cette volonté de situer la ville au même niveau que Paris tout en la singularisant sur le plan fonctionnel. Ses bassins de navigation de 3 300 hectares protégés par les îles de Ré et d'Oléron permettent d'accueillir simultanément jusqu'à six parcours olympiques dont deux visibles depuis le rivage, ce qui permet d'assurer la fonction de spectacle indispensable aux épreuves olympiques. Le tout pouvant s'organiser sans conflits d'usages puisque le commerce hauturier possède un chenal d'accès éloigné de la zone au nord-ouest et que l'activité de plaisance peut être maintenue. Autre argument important, les aménagements sont pour la grande majorité d'entre eux déjà réalisés. Cette situation présente un avantage économique, mais permet aussi d'éviter les risques liés à la planification et à la construction (non-respect des délais de livraison, malfaçon, conflits, réutilisation). Le coût de l'organisation serait donc de 26 millions d'euros et les délais pour réaliser les travaux de rénovation laisseraient des marges. De plus, Paris profitera de l'expérience acquise dans l'organisation d'autres manifestations sportives, ce qui constitue toujours une garantie rassurante pour le CIO⁹⁴¹. Le port, les 20 000 m² de stationnements pour le village des coureurs et les bateaux, les trois cales de mises à l'eau, les 720 mètres de quais, la plage des Minimes constituent des espaces de circulation, de stockage, de stationnement et d'accès régis par des règles de fonctionnement qui ont déjà été éprouvées à l'occasion de compétitions non olympiques, mais dont les flux de sportifs, bateaux, journalistes et organisateurs sont comparables. La station météo complète le dispositif dans la mesure où elle donne des éléments de sécurité sur le site de pratique et permet une connaissance précise et utilisable de manière équitable du plan d'eau (fig. 7.3).

Pour contenir la dépense, la presse profitera du centre de congrès qui a déjà servi à accueillir les journalistes pendant les championnats du monde de 1994. La vue qu'il offre sur les parcours permet de suivre certaines épreuves en direct depuis leur PC. Des hébergements pour les organisateurs et officiels sont également prévus dans le parc privé de résidences hôtelières, hôtels

941. MACHEMEHL C. et ROBENE L., « L'olympisme et la ville. De la candidature à l'héritage », *STAPS*, n° sous presse.

FIGURE 7.3 – Projet d'aménagement du village olympique, La Rochelle, Orthophotographie 2010, Institut Géographique National (carte : Dussier, 2014)



et locations auxquels s'ajoutent plus de 350 restaurants. Le village olympique sera accessible à pied puisqu'il se situera à un kilomètre du port des Minimes et pourra accueillir 450 sportifs. Les Jeux ayant lieu durant l'été, période de congés universitaires, l'utilisation de deux bâtiments du campus porteraient la capacité d'hébergement à 850 lits. La construction d'un seul édifice serait donc nécessaire afin de créer un espace de restauration, des salles de réunions et de conférence. Ce bâtiment, construit à l'occasion des épreuves olympiques, serait par la suite transformé en une école d'ingénieurs.

Par ailleurs, les accès au site n'ont pas besoin d'être améliorés. L'aéroport permet de rallier plusieurs villes de France et d'Europe, le train à grande vitesse place Paris à deux heures cinquante de La Rochelle tandis qu'il faut plus de quatre heures en voiture. Dans la ville, le réseau

de transports en commun permettra de rejoindre le site olympique en dix minutes depuis l'aéroport, deux minutes depuis la gare en tramway et pour les personnes logées dans le village olympique des vélos seront mis en location pour leur permettre de circuler dans le centre-ville. La sécurité du site repose sur la fermeture du site à la circulation, la clôture des différentes zones par le placement de barrières hermétiques, le gardiennage, le contrôle des accès, ainsi que sur la police et les agents de sécurité, la surveillance vidéo et le balisage du site. Au final, les coûts prévus pour l'organisation des épreuves de voile sont faibles, 26 millions d'euros, dont 20 pour la construction du village olympique. Le deuxième poste de dépenses s'élève à 3 millions d'euros pour la réalisation de promenoirs et places temporaires, puis le troisième concerne la rénovation des bâtiments existants. Nul besoin de dépenses faramineuses puisque les principales réalisations nécessaires pour accueillir les Jeux ont été, nous l'avons vu, bien en amont de la procédure de candidature dans le cadre de la reconfiguration du quartier des Minimes et de son port.

La fabrique de l'adhésion de la population

Les porteurs du projet de candidature doivent donner des gages de l'adhésion de la population et du bon accueil qu'elle donnera aux Jeux olympiques. Ainsi, pour en convaincre le GIP « Paris 2008 », l'adhésion de la population a été testée par un sondage effectué sur un échantillon représentatif de 1 008 personnes, commandité par le conseil régional. Il montre que 31 % de la population charentaise est au courant de la candidature de La Rochelle. Difficile dans ce cas de parler d'implication de la population en octobre 2000. Cependant, 97 % des personnes interrogées se disent (par principe) favorables à la candidature de La Rochelle car elles prêtent à l'olympisme un certain nombre de vertus. 64 % y voient la possibilité d'améliorer la notoriété de la région, pour 62 % elle augure des bénéfices économiques et pour 25 % de ces sondés, elle permettrait la construction d'équipements (archive 14). Finalement, 84 % des personnes interrogées partagent l'enthousiasme de la région et 77 % se déclarent prêtes à soutenir la candidature de La Rochelle.

Les pouvoirs publics cherchent à montrer l'adhésion de la population. La Région lance une

campagne de soutien dont le titre est évocateur : « La Rochelle voile olympique. Soyez supporter d'une candidature capitale ⁹⁴²fg. En retournant un bulletin papier ou électronique, il s'agit de montrer que les voix favorables au projet sont nombreuses. Les pouvoirs publics tentent donc de faire adhérer la population au projet. Le décompte des soutiens permet aussi de diminuer la portée d'éventuels reproches de certains administrés concernant les Jeux olympiques de 2008 qui, à leurs yeux, seraient trop centrés sur La Rochelle et feraient ainsi la lumière sur un territoire déjà connu en laissant d'autres sites dans l'ombre. Enfin, un tel événement nécessiterait des investissements coûteux et serait concentré sur un temps trop court. Plus encore, la méthode de comptage des soutiens exclut de fait la possibilité d'exprimer un point de vue sur la nature de l'événement olympique. Là encore, des administrés considèrent qu'en cas d'affaire de dopage, le legs des Jeux olympiques sera négatif et reprochent une dénaturation du sport au profit de l'argent.

Dans la mesure où les équipements nouveaux seront peu nombreux, les personnes directement concernées par les constructions le sont aussi. En réalité, les nuisances liées à l'aménagement des infrastructures olympiques se concentrent exclusivement dans le quartier des Minimes qui s'est vu reconfiguré pour permettre le développement du port de plaisance et l'accueil de compétitions de voile. Pour certains habitants, le quartier n'offre plus la même qualité de vie du fait de son urbanisation depuis la fin des années 1970, et parce que les attentes de ses habitants n'ont pas toujours été prises en considération ⁹⁴³. Ici, la mise en œuvre des travaux progressive et sur le long terme (depuis les années 1960) a généré de la lassitude. Dans un même temps, les élections municipales, en particulier celles de 1971 marquées par l'élection de Michel Crépeau porteur d'un nouveau projet d'aménagement de la ville, montrent qu'un débat public permettant l'expression et la prise en compte des critiques a pu se tenir.

Les sportifs rochelais sont également étroitement associés à la candidature. Pour l'occasion, les championnes de voile Isabelle Autissier, Christine Briand, qui est aussi la fille de Michel Briand et Claire Fountaine, qui est en 2015 présidente de la Société des Régates Rochelaises mais aussi l'épouse du maire Jean-François Fountaine ont été nommées ambassadrices. Acceptant le jeu du marketing territorial, elles sont à l'image de La Rochelle, des icônes « belles et

942. Rapport du Conseil Régional de Poitou-Charentes, août 2000. ADCM.

943. DUSSIER M., *Op. cit.*

rebelles » qui incarnent la réussite sportive. À travers leur engagement et celui de nombreux autres athlètes, l'enjeu est aussi de montrer que les porteurs du projet olympique se sont « *mis à l'écoute des athlètes et du mouvement sportif dans son ensemble pour imaginer un village, des équipements et des itinéraires qui répondent à leurs attentes*⁹⁴⁴ ». Les acteurs locaux du nautisme que sont les champions, les représentants du centre national de voile, de la S.R.R. et de la section sport étude, ont été consultés. Ces spécialistes de la discipline sont impliqués et investis dans la candidature et contribueront de manière active à la réussite de la manifestation. Rares seraient les voix dissidentes. Pourtant, Hugues Martin, président de l'École de Voile rochelaise, considère que les jeux vont créer des nuisances et n'auront pas de bénéfices sur les effectifs de son école. À travers ces critiques s'exprime une prise de position en faveur d'un sport éducatif pensé en opposition au sport spectacle et à sa marchandisation⁹⁴⁵. Dans la même lignée, il explique que l'installation de vélos en libre-service a davantage d'effets sur la vie quotidienne des Rochelais et leur profitera plus durablement.

Consensus politique et retombées économiques

Parmi les acteurs convaincus par l'intérêt de la candidature de La Rochelle, les politiques se montrent unis à toutes les échelles du territoire. Les représentants des trois niveaux administratifs (région Poitou-Charentes, département de la Charente-Maritime, ville de La Rochelle) signent ensemble l'éditorial du projet dans une union sacrée qui fait fi des clivages politiques. Dans le cadre de la candidature, aucun ne « tire la couverture » ni ne fait référence à l'apport, pourtant réel, de l'action publique. La presse affiche son engouement, tel que le journal régional *Sud-Ouest*, jouant, au-delà du rôle d'informateur, la dramatisation : « *Les jeux sont-ils déjà faits ?* », « *La Rochelle olympique fait monter la pression*⁹⁴⁶ ». Elle donne la parole à un grand nombre de sportifs, organisateurs et politiques impliqués dans l'organisation ou dans le nautisme, plus enthousiastes les uns que les autres à l'idée d'accueillir les Jeux olympiques. Les entrepreneurs se mobilisent aussi pour les Jeux. Ils décident de se réunir au sein d'un club

944. « Paris ? Ile de France 2008. La Rochelle Voile olympique », « JO 2008 ». Boîte non-classée 314 W 9, AMLR.

945. « Hasanna aux anneaux », *Sud-Ouest*, 17 mai 2000, C 00/02, CDSO.

946. « Les Jeux sont-ils déjà faits ? », *Sud-Ouest*, 6 juillet 2001, C 00/02, CDSO.

d'entreprises qui rassemble 1 304 soutiens⁹⁴⁷. La mobilisation des réseaux patronaux montre tous les espoirs mis dans cet événement qui promet une augmentation de leur chiffre d'affaires et l'ouverture de nouveaux marchés.

Le sens de l'engagement des acteurs économiques et politiques se révèle véritablement après qu'ait été annoncé, le 13 juillet 2001, le refus de la candidature de Paris au profit de celle de Pékin. Leur réaction consiste à prendre contact, par l'intermédiaire d'une entreprise de médiation interculturelle nommée *Asiaprep*, avec les représentants chinois de la ville de Qingdao, chargée de l'organisation des épreuves de voile en 2008. Il s'agit de leur proposer leur service en matière de formation du personnel en vue de la préparation et de l'organisation des compétitions et pour leur fournir du matériel et de l'ingénierie d'équipements. Chemin faisant, il est également question de vendre le mode de vie occidental par la voile et le golf ainsi que de la technologie occidentale, les moteurs électriques et les aménagements urbains⁹⁴⁸. Les représentants chinois proposent d'ailleurs la signature d'un accord de coopération entre les deux villes qui se placerait au sein de l'accord plus large entre la Chine et la France issu de la mission Chine 2008. Nous observons à travers la capacité à s'adapter à la situation les intérêts des élus pour la création d'emplois et des entreprises pour la conquête de nouveaux marchés.

Les Jeux olympiques sont perdus pour La Rochelle comme pour Paris, mais la pénétration de nouveaux marchés économiques est à mettre au compte de cette candidature manquée. En effet, en intégrant un mégaprojet, La Rochelle s'est immiscée dans les projets de développement économique de la mégalopole parisienne et à ce titre, peut permettre aux acteurs économiques de son territoire de conquérir de nouveaux marchés alors que le rêve olympique est écarté au moins jusqu'à la prochaine candidature. En 2004, La Rochelle est une nouvelle fois choisie comme ville associée pour les épreuves de voile aux côtés de Paris pour les Jeux olympiques de 2012. Alors que la capitale française paraît en bonne posture, Londres est choisie par les membres du CIO. Mais cet échec n'arrête pas les initiatives en matière de nouveaux aménagements à l'échelle locale.

947. « Filière nautique en Poitou-Charentes », Enquête du CINSA 1997. Boîte non-classée 314 W 2, AMLR, « Bienvenue aux experts du CIO », *Sud-Ouest*, 24 mars 2001, C 00/02, CDSO

948. « Dossier Chine », Sports JO 2008. Boîte non-classée 314 W 15, AMLR.

7.2.3 Un port qui devient tentaculaire

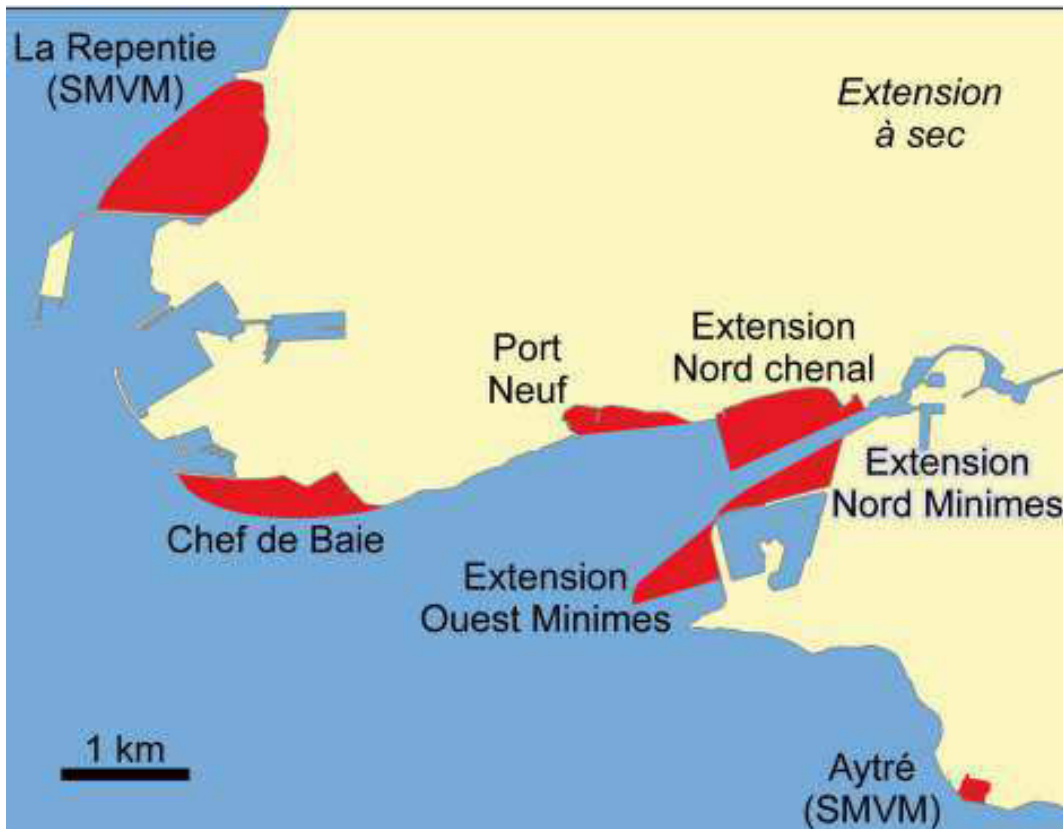
En 2005, la liste d'attente pour une place au port atteint les 1 000 demandes. Or le fait d'attendre plusieurs années avant d'obtenir un emplacement pour son bateau pourrait entraîner une chute des ventes dans la construction navale, ce qui aurait d'inévitables conséquences sur l'emploi dans la filière nautique à une échelle locale et nationale. Ne souhaitant pas que le développement nautique s'arrête à La Rochelle, la municipalité envisage donc de créer une extension au port afin de répondre à cette demande croissante. Elle demande alors à la société d'économie mixte, Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer (BCEOM)⁹⁴⁹, de réaliser une étude d'impact qui permettrait de déterminer quel site serait le plus adapté à l'extension du port. La municipalité affiche une position ferme dès le début du projet concernant le fait que l'extension du port des Minimés doit avoir lieu en priorité à La Rochelle. Sept sites sont alors pressentis dont six au sein de la commune.

Si l'extension du port des Minimés ne se fait pas directement à l'ouest ou au nord du port existant (fig. 7.4), les sites pressentis sont Port-Neuf, Chef-de-Baie, Aytré et la Repentie. La création d'un port à sec à Port-Neuf et Chef-de-Baie est aussi envisagée. Selon le bureau d'études, installer l'extension du port des Minimés au nord de La Rochelle, à Port-Neuf, n'est pas concevable. Malgré de nombreux avantages, tels que la proximité de la régie du port de l'autre côté du chenal, et des activités liées à la plaisance, ce site ne peut être retenu car le nouveau bassin doit être en eau profonde, ce qui ne pourrait pas être le cas à Port-Neuf où des fonds rocheux affleurent. De plus, l'étude d'impact indique que « *les vases de Port-Neuf sont très polluées et [que] leur dragage impliquerait un surcoût important et des difficultés techniques pour leur évacuation et valorisation*⁹⁵⁰ ». Les vases de Port-Neuf présenteraient en effet un taux de radioactivité largement supérieur à la moyenne, consécutifs aux déversements illégaux de substances chimiques d'une usine jusqu'en 1974. Implanter le projet d'extension à Port-Neuf impliquerait donc de décontaminer le site, ce qui représenterait un surcoût important

949. La société d'économie mixte BCEOM a été créée par arrêté du 10 février 1949 et placée sous la double tutelle du Ministère de la coopération et du développement et du Ministère du logement, des transports et de la mer. Depuis 2008, BCEOM Société Française d'Ingénierie est devenue Egis Bceom International.

950. COLLECTIF, *Étude d'impact du projet d'extension du port de plaisance des Minimés*, rapport technique, Bureau d'études BCEOM, 2005, p. 8.

FIGURE 7.4 – Sites pressentis pour l’extension du port des Minimes en 2005



pour la municipalité.

En revanche, le site de Chef-de-Baie, qui accueille le port de pêche depuis les années 1990 présenterait, selon le bureau d'études⁹⁵¹, de nombreux avantages. Situé au nord de La Rochelle, ce site est facile d'accès, à proximité de la voie d'accès rapide, et n'est alors que très peu urbanisé. De plus, d'après le rapport technique du BCEOM, il n'y aurait apparemment aucune difficulté à implanter un bassin en eau profonde à cet endroit. Malgré tout, ce site présente aussi beaucoup d'inconvénients car il n'existe aucun aménagement lié à la plaisance. D'autre part, le site soumis à la loi Littoral ne pourrait pas accueillir de nombreuses infrastructures portuaires. Et la plage de Chef-de-Baie, l'une des trois plages de La Rochelle, serait supprimée.

Le site d'Aytré, commune située au sud de La Rochelle, offre, quant à lui, un espace terrestre disponible très important sur le littoral. Mais, selon le bureau d'études, la loi Littoral pourrait

951. COLLECTIF, *Rapport technique de l'étude d'impact du projet d'extension du port de plaisance des Minimes*, rapport technique, Bureau d'études BCEOM, 2006.

poser des difficultés pour l'aménagement du site, qui n'a pas de prédisposition naturelle à l'accueil d'un port. Il faudrait creuser la falaise mais aussi un chenal. Par ailleurs, Aytré n'est pas un quartier de La Rochelle mais une commune à part entière. La municipalité, tenant à conserver le projet intra-muros, rejette donc ce lieu. Cependant elle n'est pas opposée, à l'idée d'aménager une base nautique destinée à la voile légère à Aytré ou à Port-Neuf.

Le site de la Repentie, qui se trouve entre le port de commerce de La Pallice et le pont de l'île de Ré, s'apparente un peu à celui de Chef-de-Baie. La municipalité pourrait disposer d'un espace portuaire important ainsi que d'un espace terrestre disponible. La quantité de vases présentes sur le site étant assez peu importante et les eaux profondes étant à proximité, creuser un bassin ne poserait pas de problèmes techniques majeurs. Malgré tout, le site n'est pas choisi à cause de l'éloignement du centre-ville mais aussi de l'environnement industriel dans lequel ce port serait implanté.

Avant d'envisager l'extension directe du port des Minimés, une autre solution est aussi étudiée : créer un port à sec, c'est-à-dire une zone où sont stockés les bateaux à terre, souvent sur des racks qui sont des sortes d'étagères à bateaux sur plusieurs niveaux. Le port à sec doit se situer à proximité du port afin de pouvoir mettre les bateaux à l'eau dans les meilleurs délais. Ce système remet dans la course Port-Neuf et Chef-de-Baie. Mais, pour différentes raisons, ce projet avorte. En effet, selon le BCEOM, « *ce type de stockage est adapté particulièrement aux bateaux à moteur. Or, la région Poitou-Charentes se distingue par une proportion importante de voiliers*⁹⁵² », ce qui rend difficile le stockage par superposition à moins de les démanteler. La solution de stockage à sec la moins contraignante pour des voiliers serait donc un alignement des bateaux qui nécessite plus de place. Alors que la tendance nationale est de trois bateaux à moteur pour un voilier, ce dernier représente, au port des Minimés, 75 % de la flotte, soit exactement l'inverse. Ainsi, si le port à sec est choisi, il faudrait, en plus de la mise à l'eau du bateau, prévoir des espaces assez grands pour que les voiliers puissent être stockés. Malgré ces problèmes techniques, ce projet n'est pas pour autant irréalisable, d'autant que la surface

952. *idem*, *Étude d'impact du projet d'extension du port de plaisance des Minimés*, p. 8.

nécessaire à la concrétisation de ce dernier serait disponible à Port-Neuf et Chef-de-Baie.

Malgré ces différents arguments favorables à la création d'un port à sec, la municipalité décide de ne pas retenir cette idée. La cause de ce refus s'explique peut-être par le fait qu'un petit port à sec a déjà été créé à Port-Neuf et que ce dernier aurait été, selon l'adjoint au maire chargé de l'extension du port, Jack Dillenbourg. Il nous a confié qu'il aurait été très difficile à remplir en raison notamment du marnage : *« Le phénomène de port à sec est différent : nos côtes atlantiques s'y prêtent moins bien à cause notamment de la hauteur de marnage. Donc, pour que ça fonctionne bien, il faudrait un espace suffisamment grand, une proximité de l'eau intéressante et une facilité de mise à l'eau. Or, au niveau de la baie de La Rochelle, les conditions ne sont pas vraiment requises. On a un petit port à sec à Port-Neuf qui fonctionne. On a eu un mal fou à remplir les 80 places. C'est une solution qui fonctionne beaucoup plus facilement en Méditerranée⁹⁵³ ».*

La municipalité préfère opter finalement pour l'extension du port. Deux sites directement en contact avec le port actuel sont donc proposés par le bureau d'études. Tout d'abord, à l'ouest du port des Minimes, le long de la digue du Lazaret. Ce site présente de nombreux avantages dont celui d'être à proximité immédiate des infrastructures portuaires. Mais il présente surtout un important inconvénient : la plage des Minimes, très fréquentée, se retrouverait enclavée entre le nouveau bassin et la pointe des Minimes. Ce site est donc écarté par la municipalité.

L'emplacement choisi pour l'extension du port des Minimes va donc avoir lieu au nord du port actuel, au sein de la rade de La Rochelle. Selon les experts, cette extension s'intégrerait au port de manière cohérente. Il n'y aurait pas besoin de créer de nouvelles infrastructures portuaires importantes. De plus, l'impact sur l'environnement de cette extension serait, d'après le rapport, assez faible. Selon les experts, les vases ne seraient pas polluées car le chenal d'accès à ce nouveau bassin existe déjà puisqu'il s'agit de celui du Vieux Port. Ils avancent aussi que la construction d'un bassin à cet endroit protégerait le quartier de la Ville en Bois des inondations

953. Témoignage recueilli en 2011.

lors de surcotes de tempêtes. Enfin, argument non négligeable pour la municipalité qui depuis plus de vingt ans tente de créer un lien entre le quartier des Minimes et le centre-ville, ce bassin serait construit à proximité du centre-ville.

Les contraintes présentées par le site seraient donc, selon le BCEOM, principalement administratives (site incompatible avec le plan d'occupation du sol actuel, site Natura 2000...) et paysagères. En effet, le bassin qui se trouve à proximité de sites classés (tours de La Rochelle, quai des Tamaris datant du XIX^e siècle), va devoir être aménagé dans le respect du paysage qui l'entoure. Cet emplacement, qui était déjà le favori de la municipalité, est donc choisi pour devenir le quatrième bassin du port des Minimes. Sa création, dont le coût des travaux était alors estimé à 40 millions d'euros, va permettre une augmentation de la capacité d'accueil du port des Minimes d'environ 1 000 à 1 200 anneaux. Selon Jack Dillenbourg, cet investissement devrait être amorti au bout de vingt ans.

Cette extension apparaît pour beaucoup comme la clé du problème de la forte demande. Pour d'autres, elle ne fait que repousser le problème. La liste d'attente du port des Minimes équivaut, à l'époque de la mise en place du projet, au nombre de places disponibles dans le nouveau bassin. Aussi, les plaisanciers se trouvant en tête de liste devraient obtenir leur place au port des Minimes. Mais son augmentation étant d'environ 300 demandes de places supplémentaires par an, à ce rythme, lorsque le quatrième bassin sera juste achevé, la liste d'attente pourrait être à nouveau aussi conséquente qu'avant la construction de ce nouveau bassin. Toutefois, la municipalité tient à préciser que cette extension du port des Minimes serait la première et la dernière.

Un article de *Sud-Ouest* est d'ailleurs de consacrer un article à ce problème de manque de places au port des Minimes : « *Bien trop petit mon ami ! Dans trois ou quatre ans, les Minimes risquent d'être saturés... Qui l'eût prétendu lors de l'avant-projet de 1964 ? Et pourtant les conditions étaient là, et particulièrement la densité rochelaise en constructeurs navals, gourmands de place dans les ports, et qui attirent vers eux, pour des raisons de commodité beaucoup*

de propriétaires de bateaux. À partir de ce moment, il faudra trouver une solution nouvelle. Aujourd'hui, on en est, bien sûr, encore aux conjectures, mais des idées courent déjà. Des idées pour l'instant presque gratuites, puisqu'avant tout, il faudra que cette saturation se confirme et que la ville sache si elle peut se permettre des équipements supplémentaires destinés à la plaisance. Parmi ces idées, les moins coûteuses seraient, bien sûr, une modification profonde dans le comportement des plaisanciers : l'essor de la multipropriété des bateaux, phénomène pour l'instant marginal et qui a peu de chance d'aboutir assez vite à des résultats pour résoudre l'engorgement des ports ; phénomène d'autre part, possible sur un plan national et non pas local. Une autre idée : le stationnement à terre pour les bateaux de moins de 6 mètres. La solution est possible à condition qu'on donne aux propriétaires toutes les facilités nécessaires pour la manœuvre de leur bateau. Mais elle est difficilement conciliable avec la multipropriété... Troisième idée : allonger vers l'ouest la digue du Lazaret. La solution relativement peu coûteuse pour les infrastructures, poserait un important problème : la suppression de la plage des Minimes et donc la destruction d'un élément important du paysage et de l'agrément du quartier. Dernière idée : après une étude nécessaire pour connaître les limites de saturation du plan d'eau de La Rochelle, après aussi une étude de travaux d'extension du port de La Pallice, on se retrousse les manches et on recommence. Au sud de Chef-de-Baie, là où les fonds sont propices, on construit un nouveau port de plaisance s'articulant sur l'extension de La Pallice. Un port plus petit ; mille à mille cinq cents postes, c'est-à-dire assez nettement plus que la capacité totale de Royan... Des rêves, pas forcément très rassurants. Mais il est certain que la pression économique exercée par la profession de constructeurs nautiques pèsera lourd⁹⁵⁴ ».

Ce texte ne date pas, comme il pourrait le laisser croire, de 2005 mais de 1978. Et pourtant, les propos tenus par le journaliste qui paraissent, à la lecture, être contemporains de l'extension du port des Minimes en 2005, sont d'une vérité troublante. En 1978, le dernier bassin, le bassin Marillac, qui vient juste d'être mis en eau, n'était pas encore exploité. Alors que le port n'était pas terminé, certains pensaient déjà qu'il ne suffirait pas. Le problème du manque de places dans les ports de plaisance en France n'est donc pas une problématique nouvelle.

954. « Grand Pavois à La Rochelle », *Sud-Ouest*, 24 septembre 1978, C 52/79, CDSO.

Afin de trouver des solutions à long terme à ce problème récurrent du manque de places dans les ports de plaisance français, un Comité pour le développement des capacités d'accueil (CODCAP) a été créé en 2003. Par ailleurs, l'ODIT France⁹⁵⁵ a aussi réalisé des études en ce sens. Selon ces organismes, différentes solutions sont envisageables telles que des extensions légères, des extensions lourdes, la création de nouveaux ports ou encore la reconversion de ports de commerce, de pêche ou militaires en port de plaisance. Concernant les petites unités, il faudrait créer plus de parcs à bateaux et de mises à l'eau. Ces différentes solutions ont déjà été appliquées depuis les années 1960 avec la reconversion de friches portuaires et la création de nouvelles infrastructures destinée à la navigation de plaisance.

Jack Dillenbourg s'exprime sur ce problème de manque de places : « *Il y a une grande réflexion de toute la façade atlantique sur la gestion des ports, sur la nécessité d'accroître la capacité d'accueil de chaque port, et chacun s'y emploie, mais aussi sur la nécessité de trouver des solutions alternatives telles que les ports à sec* ». L'élus évoque aussi la nécessité future d'envisager de développer le système de la voile partagée. Sur le même principe que le covoiturage, ce dernier pense que le conautisme pourrait être une solution à long terme. Un changement de mentalité va selon lui s'opérer en ce sens. Or, même si la propriété partagée se développe, elle ne représente qu'une part infime des propriétaires de bateaux. En effet, l'instinct de propriété est encore fort au sein de la société française. De plus, le bateau n'est pas qu'un bien matériel. La part d'imaginaire est très importante dans l'acquisition d'un bateau qui symbolise notamment l'aventure, l'évasion, la liberté. Donc, en attendant un changement des mentalités, les solutions proposées restent principalement l'extension des infrastructures portuaires de plaisance existantes. Concernant le port des Minimes, selon la municipalité en place en 2005, il s'agit de la première et de la dernière extension. Mais comme le souligne malicieusement Jack Dillenbourg, il s'agit du souhait de cette municipalité.

955. ODIT : Observation, développement et ingénierie touristiques.

* * *

Aménager un port de plaisance comporte des risques financiers que la municipalité de La Rochelle dirigée par Michel Crépeau a voulu minimiser au maximum. En 1982, le port fête ses dix ans dans une ambiance quelque peu morose. Ce dernier, qui est encore en chantier, attire pourtant de nombreux plaisanciers séduits par la promesse de futurs équipements touristiques. Mais les commerçants, qui ont pris des risques financiers en s'implantant dans ce quartier qui était censé devenir la vitrine moderne de La Rochelle, commencent à faire part de leur impatience au maire concernant le chantier permanent du port. Il faut donc que l'équipe municipale trouve rapidement des dynamiques complémentaires à la dynamique portuaire afin d'insuffler la vie à ce quartier. Finalement, la création d'autres équipements touristiques tels qu'un aquarium ou un musée océanographique ont été bénéfiques à l'image de ce quartier. La création de l'université de La Rochelle en 1993 permet, selon les autorités locales, de créer ce lien manquant entre le centre-ville et le quartier des Minimes. Toutefois, en parallèle de ce discours positif de la municipalité, des questions se posent. La concrétisation d'un projet portuaire, souvent associée à la réalisation d'un programme immobilier ambitieux aux contours juridiques et financiers parfois flous, génère une certaine méfiance, voire une hostilité de la part de l'opinion publique⁹⁵⁶. Considérer que le port des Minimes est un port de centre-ville lui confère l'image positive souvent associée au concept même de centre-ville. Mais cela a pour conséquence qu'aucun équipement n'est mis en place pour créer une dynamique autre que la plaisance qui serait propre à ce quartier et qui permettrait d'attirer une population plus large. Pour le moment, hormis le port qui attire de nombreux plaisanciers, seule la plage attire encore les estivants sur la pointe des Minimes, et le Grand Pavois durant quinze jours à l'automne.

La candidature de La Rochelle en tant que ville-associée de Paris pour les Jeux olympiques de 2008 témoigne d'une réussite des municipalités successives à faire du port des Minimes, la vitrine moderne rochelaise. En aménageant de manière progressive la ville, les équipes d'André Salardaine, Michel Crépeau puis de Maxime Bono, ont concrétisé un rêve collectif olympique symbolisant une sorte de reconnaissance des efforts accomplis depuis les années 1960 pour que la ville devienne une capitale nautique.

956. BERNARD N., *Art. cit.*

Chapitre 8

La plaisance, une potentielle menace pour le tourisme balnéaire ? (1976–2005)

Dès le début des années 1960, le port de plaisance constitue un équipement permettant la valorisation des stations balnéaires. Or, si les élus de La Rochelle ont pu répondre à la demande en agrandissant le port des Minimes car l'environnement de la rade se prêtait au projet, nous nous sommes demandés s'il n'existait dans le département des exemples d'aménagement portuaires de plaisance non-durables mis en place dans une optique de durabilité économique mais qui ne s'inscrivent pas dans une durabilité environnementale. L'objet de ce chapitre sera donc l'analyse de la place de la plaisance au sein de deux autres municipalités. Dans un premier temps, des recherches ont été menées sur la ville reconstruite de Royan où la plaisance devait à la base occuper une place minime au sein de la cohérence urbaine voulue par les urbanistes. Nous verrons quelles réponses ont été apportées par les municipalités successives face à l'engouement croissant pour cette pratique de loisir. Nous analyserons aussi la réaction des riverains du front de mer face à une plaisance qui s'impose de plus en plus au sein de la station balnéaire. Enfin, l'étude d'un aménagement portuaire non-durable sera réalisée. Nous verrons par quel processus le site naturel particulièrement évolutif de Bonne Anse a été le théâtre de l'aménagement fortuit d'un port de plaisance et de projets visant à contrôler la nature dans une optique mercantile.

8.1 Royan, un port qui s'intègre difficilement à la cohérence urbaine

8.1.1 La plage et le casino, symboles d'un tourisme balnéaire en danger

Le nouveau bassin portuaire dédié à la pêche et au commerce devait être mis en eau au printemps 1979⁹⁵⁷. Cet engagement municipal est tenu puisqu'en avril 1979, la pêche dispose d'un nouveau bassin pouvant accueillir 80 chalutiers ainsi que quatre sabliers. L'ancien bassin abrite dès lors uniquement des bateaux de plaisance qui en cette fin des années 1970 sont déjà plusieurs centaines à Royan⁹⁵⁸. Dans l'optique de rendre ce bassin accessible quelle que soit la marée, des travaux de déroctage doivent être effectués ainsi que divers aménagements. Le 27 juillet 1979, le projet d'aménagement du bassin de plaisance est adopté par le conseil municipal. Ce dernier confie alors la mission à la société d'économie mixte chargée des aménagements du port, la SEMIPAR, de mettre en œuvre ces travaux. Si cet aménagement pour la plaisance ne modifie pas la structure initiale du bassin portuaire, les complications inhérentes aux travaux, telles que la mise en suspension de vases lors des déroctages, inquiètent les riverains et les professionnels du tourisme. La grande Conche, symbole naturel du tourisme balnéaire à Royan, se trouve à proximité immédiate des travaux. Les Royannais expriment donc leur désaccord de voir cet environnement pollué.

La polémique enfant, le maire doit sortir de sa réserve en mars 1981. Afin de convaincre ses électeurs du bien fondé de cet aménagement et du peu de risques que, selon lui, ce dernier comporte, Pierre Lis, élu en 1979, fait éditer un complément au bulletin municipal dans lequel il exprime ses « *10 vérités* » sur le détail de l'investissement financier pour un tel aménagement qui ne serait pas financé par les impôts des contribuables mais uniquement par les usagers du port. Le maire revient aussi longuement sur les conséquences environnementales de l'aménagement de ce bassin à marée et se défend fermement. Il déclare ainsi que, contrairement à ce que les détracteurs du projet ont pu laisser supposer, « *il n'y a jamais eu de vase rejetée sur la*

957. « Comme prévu : printemps 79 », *Sud-Ouest*, 13 octobre 1978, C 52/79, CDSO.

958. « Royan, capitale de la côte de Beauté », *Sud-Ouest*, 10 avril 1979, C 52/79, CDSO.

*grande Conche, seulement à deux reprises de l'eau d'épuisement y a été déversée, pendant la durée des réparations de la conduite principale*⁹⁵⁹ ». De plus, le maire tient à souligner que le conseil municipal est souverain et ne se laissera pas influencer par « *des pressions de quelques groupes que ce soit* » concernant la transformation hypothétique du domaine public dédié à la plage (la plage de Foncillon et la plage la grande Conche) en domaine public attribué au port⁹⁶⁰.

Même si la dimension des infrastructures portuaires n'évolue pas puisque la plaisance occupe le premier bassin du port, cette dernière est déjà à l'étroit. En effet, l'aménagement du nouveau bassin pour la pêche et le commerce permet au port d'augmenter d'un peu plus d'une centaine de places la capacité d'accueil consacrée à la plaisance. Malgré ce nouvel apport de places, la demande pour la plaisance est telle que, comme le craignent les détracteurs du port de plaisance, l'extension semble inévitable pour le maire. Si le conseil municipal décide de réduire la plage de la grande Conche afin d'agrandir le port, il en sera ainsi. Cette position ferme va évidemment entraîner des recours de la part des associations écologistes mais aussi du syndicat des propriétaires du front de mer qui s'opposent clairement au projet.

Le casino (fig. 8.1), véritable symbole de l'architecture moderne de Royan, et qui s'inscrit dans une logique urbaine puisqu'il se trouve sur le front de mer, au bout de l'avenue menant au marché, est détruit en 1985–1986 pour des raisons assez obscures. La municipalité de l'époque aurait, selon ses opposants, prétexté la vétusté du bâtiment et envisagerait désormais de construire sur son emplacement une tour de 58 mètres de haut comprenant un hôtel et des appartements⁹⁶¹.

Le projet d'implantation de cette tour qui devait remplacer le casino municipal, porté par l'architecte Olivier-Clément Cacoub, va devenir, dans le même esprit que le port des Minimes lors des élections municipales de La Rochelle en 1971, un enjeu de la campagne municipale de

959. « Polémique sur les travaux du port : le maire sort de sa réserve », *Sud-Ouest*, 25 mars 1981, C 80/81, CDSO. 960. *Ibid.*

961. Selon le fils de Claude Ferret, Pierre Ferret qui est lui aussi architecte, la seule et unique fois où ce dernier aurait vu son père pleurer remonte au jour de la destruction du casino de Royan. Lors de la sortie de l'ouvrage *Les Ferret, un siècle d'architectures*, Pierre Ferret déclare que cette démolition absurde voire criminelle d'un point de vue du patrimoine culturel, aurait été motivée par l'appât du gain d'architectes et constructeurs peu honorables.

FIGURE 8.1 – Casino municipal de Royan (1960)⁹⁶²



1989. Le maire sortant, Jean-Noël de Lipkowski, ardent défenseur du projet, va s'opposer à son adjoint aux finances, Philippe Most qui défend, quant à lui, un projet de création d'un Forum de la mer comprenant un aquarium, un musée de l'huître et un amphithéâtre. L'élection de Philippe Most à la tête de la mairie met un terme au projet de construction d'une tour à l'emplacement du casino municipal détruit. Toutefois, cette élection ne va pas avoir pour conséquence la création du Forum de la mer qu'il défendait. La destruction du casino municipal laisse donc la place à un terrain vague où la municipalité décide de créer finalement un espace paysager « Les Jardins de la Mer ». En 1996, la base nautique et le siège de la société des régates y sont finalement édifiés.

8.1.2 Des élections municipales déterminantes (1989)

Si la mise en exploitation du premier bassin dédié à la plaisance est effective à partir de 1981, la pression de la demande des plaisanciers est déjà forte. En 1989, 622 demandes d'ob-

tention d'une place au port de Royan sont sur une liste d'attente⁹⁶³. L'année 1989 va marquer un tournant dans l'histoire du port de Royan. Tout comme les élections municipales de la Rochelle en 1971 qui ont radicalement changé le visage du port des Minimes, les élections municipales de 1989 à Royan vont avoir un impact sur la place de la plaisance dans cette station balnéaire. Le maire sortant, gaulliste et ancien Ministre de la coopération en 1976, Jean-Noël Lipkowski, présente à nouveau sa candidature, sans tenir compte des ambitions de son compagnon de parti (RPR) et premier adjoint, Philippe Most. Comme le souligne Richard Picotin dans les colonnes du journal *Sud-Ouest* : « *la lutte pour le pouvoir Royannais fut, entre les deux hommes, de la férocité dont seuls sont capables deux anciens amis*⁹⁶⁴ ».

L'élection de Philippe Most à la tête de la mairie en mars 1989 marque le début des projets d'agrandissement du port car ce dernier considère la plaisance comme essentielle au développement économique de la cité royannaise. Afin de résoudre rapidement le problème du manque de places, le conseil municipal décide lors d'une séance le 6 novembre 1989, de réaliser au plus vite l'extension du port. Pour cela, il crée une commission municipale pour l'extension du port présidée par le maire. Il décide aussi de déléguer au département la maîtrise d'ouvrage de l'extension de ce port qui est départemental, par l'intermédiaire de la création de la Société d'Economie Mixte d'Aunis et de Saintonge (SEMDAS) dirigée par le président du conseil général de Charente-Maritime. Dans un premier temps, cette dernière réalise des études préalables dont une enquête d'utilité publique. Puis, la SEMDAS confie à la Société Grenobloise d'Etudes et d'Applications Hydrauliques (SOGREAH) la réalisation d'une étude de faisabilité environnementale qui consiste à comparer trois possibilités d'extension du port : étendre le port vers la Conche de Foncillon et augmenter ainsi la capacité d'accueil de 280 à 350 places, comme l'a déjà projeté la municipalité en 1974, mais en modifiant le cahier des charges. La deuxième solution consiste à agrandir le port vers l'est (fig. 8.2). L'objectif de cette variante est d'intégrer encore plus cet élément urbain qu'est le port dans la ville, afin de faire de Royan une ville-plage.

Le nouveau bassin se situerait alors juste en face du bassin de pêche réalisé en 1981. Cette

963. Extension du port de plaisance, Enquête publique, BCEOM Société Française d'Ingénierie, mai 1993, Dossier Royan, Service Maritime, DDTM 17.

964. « Royan : tempête sur le port », *Sud-Ouest*, 14 février 1993, C 91/93, CDSO.

8.1. Royan, un port qui s'intègre difficilement à la cohérence urbaine

FIGURE 8.2 – Photomontage de l'extension du port de plaisance de Royan à l'est ⁹⁶⁵

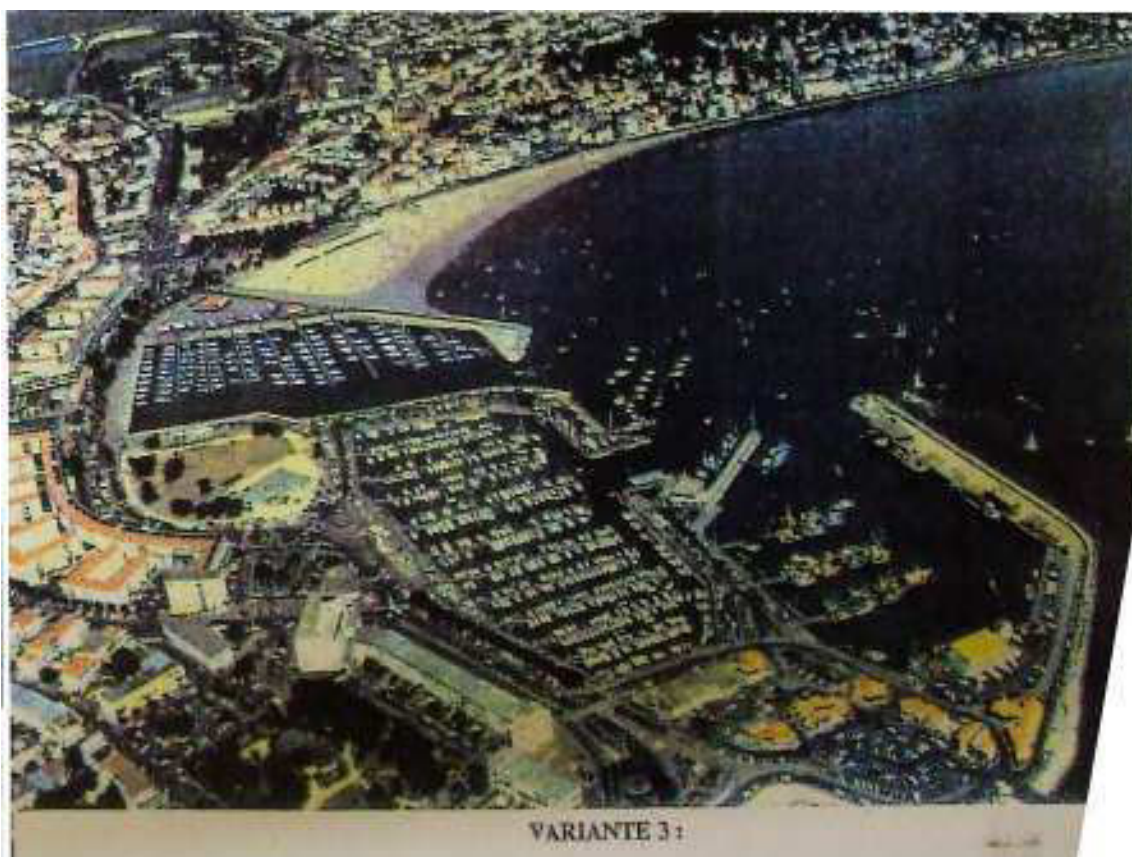


extension pourrait permettre une augmentation de la capacité d'accueil de 160 à 300 places. Toutefois, ce projet engloterait un peu plus de deux hectares de plage. La troisième option présentée par le LCHF (fig. 8.3) consisterait enfin à étendre le port dans la Grande Conche, « pour que le port soit dans la ville ». Selon les urbanistes, le port sera ainsi en parfaite cohésion avec les immeubles en arc du front de mer. Le port pourrait alors accueillir de 420 à 600 bateaux supplémentaires mais serait à l'origine de la disparition d'une grande partie de la plage de la grande Conche.

Didier Quentin, qui deviendra maire de Royan en 2008, déclare à l'époque à propos de ce projet que ce dernier entraînerait un « bouleversement du paysage » ⁹⁶⁷. Il estime donc qu'il faut être très vigilant concernant cette dernière option qui amputerait de manière significative la plage de la grande Conche. Ces trois variantes au projet d'extension vont donc être minutieusement comparées par la commission municipale selon quatre critères : financier, technique, environnemental et enfin paysager. Après concertation, les membres de la commission choi-

967. « Extension du port : cap à l'est », *Sud-Ouest*, 24 avril 1991, C 91/93, CDSO.

FIGURE 8.3 – Photomontage de l’extension du port de plaisance de Royan dans la Grande Conche ⁹⁶⁶



sisent la variante 2, c’est-à-dire « une extension limitée à l’est du port actuel à une capacité de 300 anneaux environ ⁹⁶⁸ ».

Une fois le site de l’extension choisi, de premières études géotechniques sont lancées en janvier 1990. L’objectif de ces études est alors « *de définir précisément la côte du plateau rocheux, de connaître la résistance du sous-sol, la qualité et la quantité de matériaux à extraire* ⁹⁶⁹ ». En septembre, alors que la capacité maximum d’accueil supplémentaire devait être de 300 places, le conseil municipal décide de demander une nouvelle campagne de sondages afin d’augmenter le nombre de places disponibles au port de plaisance. Le bureau d’études en charge de cette campagne conclue alors que « *les caractéristiques géotechniques permettent en effet de déplacer la digue au-delà de la perspective de l’avenue Aristide Briand, afin d’augmenter sensiblement la capacité du port aux alentours de 370 anneaux* ⁹⁷⁰ ». Ainsi, l’extension du port devrait finale-

968. Extension du port de plaisance, Enquête publique, BCEOM Société Française d’Ingénierie, mai 1993, Dossier Royan, Service Maritime, DDTM 17, p. 24.

969. *Ibid.*, p. 24.

970. *Ibid.*, p. 24.

ment permettre la création d'environ 400 places supplémentaires, ce qui permettra au port de plaisance de Royan de passer le cap symbolique des 1 000 places.

En novembre 1991, à l'occasion d'une réunion publique durant laquelle le projet est présenté à la population, une personne témoigne de l'inquiétude générale que suscite cette extension : « *Pourquoi sacrifier Royan pour quelques privilégiés qui ont des bateaux ? Et puis le projet va détruire la plage ?*⁹⁷¹ ». Un conseiller municipal prend alors la parole afin de répondre à cette question en s'appuyant sur les conclusions de la SOGREAH concernant les mouvements sédimentaires de la plage de la grande Conche qui tend à se désensabler : « *la grande Conche n'est actuellement plus utilisable. Notre objectif est de reconstituer la plage. Là où nous enlevons deux hectares, nous en reconstituons dix*⁹⁷² ». Que l'argument soit avéré ou non, pour le maire Philippe Most, l'aménagement de ce nouveau bassin n'est pas un sacrifice mais au contraire donne à Royan une chance de revivre.

Le 31 décembre 1991, le préfet de Charente-Maritime, satisfait de l'enquête d'utilité publique signe l'arrêté autorisant le début des travaux d'extension du port de plaisance de Royan. Un mois avant le début des travaux, en janvier 1992, l'association de défense des copropriétaires du front de mer et de l'environnement, créée à l'occasion de l'extension du port, dépose un recours devant le tribunal administratif de Poitiers. En effet, cette dernière considère que la population n'a pas été assez informée qu'elle aurait dû être concertée concernant un projet qui risque de modifier à jamais le visage de cette station balnéaire. Toutefois, en cette période d'intenses aménagements immobiliers sur toute la Côte de Beauté, les recours, qui souvent n'aboutissent pas, se comptent par dizaines. La municipalité ne s'inquiète donc pas de cette démarche.

Les travaux commencent au début de l'année 1992 et doivent durer un peu plus d'un an. L'aménagement comprend le creusement d'un bassin d'environ 3,3 hectares d'une capacité d'accueil de 370 places et la construction de trois digues en enrochements calcaires. Derrière

971. « Une pièce dans un puzzle », *Sud-Ouest*, 14 novembre 1991, C 91/93, CDSO.

972. *Ibid.*

ce plan d'eau, juste à côté de l'esplanade du casino, un nouveau terre-plein de deux hectares va aussi être aménagé. D'après les porteurs du projet, ces aménagements s'inscrivent dans la continuité du boulevard Briand, ce qui, selon eux, doit apporter une intéressante et nouvelle perspective au front de mer.

Le 20 février 1992, la première phase de travaux commence avec la réalisation de dragages pendant trois mois. Mais ces derniers ne se déroulent pas comme prévu. L'entreprise chargée du dragage considère que les sédiments à draguer ne sont pas ceux décrits lors de l'appel d'offre qui décrivait un estran vaseux constitué de vase et de sable fin. Dans le but d'estimer des préjudices, les dirigeants de cette entreprise décident de prendre des photographies des sédiments découverts, c'est-à-dire du sable grossier et surtout une « *glaise bleue à très forte cohésion* ⁹⁷³ ». Cette malheureuse découverte entraîne un retard d'environ deux mois pour l'exécution des dragages. Après avoir présenté différents preuves du véritable état sédimentaire du site, l'entreprise parvient à obtenir un financement supplémentaire de la part de la ville de Royan. Ces péripéties ne sont pas sans rappeler ce qu'il s'est produit en 1969 à la Rochelle, lors de la construction de la digue du Lazaret ⁹⁷⁴.

8.1.3 Une extension responsable d'une mutation urbanistique

Simultanément aux dragages, une autre entreprise se charge de la construction des digues et le terrassement du bassin. Mais à l'approche de l'été, afin d'éviter les nuisances pour les touristes, la municipalité prévoit d'interrompre le chantier du 30 juin au 15 septembre 1992. Certes, ce dernier va être interrompu mais les raisons de cette suspension de chantier ne seront pas touristiques. Un événement sur fond de vengeance politique va venir perturber le début de ces travaux. En mars 1992, Michel Servit, un commerçant de la ville opposé au projet mais aussi militant au RPR, est élu au conseil général de Charente-Maritime. Soutenu par l'ancien maire de Royan, Jean-Noël Lipkowski, Michel Servit, qui s'est présenté contre Henri Le Guelt,

973. [Extension du port de plaisance, Enquête publique, BCEOM Société Française d'Ingénierie, mai 1993, Dossier Royan, Service Maritime, DDTM 17](#), p. 24.

974. L'entreprise Truchetet-Tansini a déposé un recours après avoir rencontré des difficultés pour le démantèlement des vestiges de la digue Richelieu construite au XVII^e siècle.

premier adjoint de Philippe Most, a fait une grande partie de sa campagne sur son opposition à l'extension du port de Royan.

Cette élection est donc le reflet de la colère grandissante d'un certain nombre de Royannais qui se sentent impuissants devant ce qu'ils n'hésitent pas à considérer comme étant une politique du fait accompli. Les habitants mécontents qui s'opposent à la destruction d'une partie de la plage, dont Michel Servit se veut le porte-parole, décident d'organiser tous les dimanches une manifestation sur le front de mer. Ces derniers vont d'ailleurs recevoir un important soutien avec la venue au mois de mai de l'ancien ministre de l'environnement Brice Lalonde. Celui qui est aussi le leader de l'organisation politique Génération écologie se déclare clairement opposé à la destruction du « *patrimoine de la ville pour en faire un parking à bateaux*⁹⁷⁵ ». Même s'il ne se dit pas opposé à l'extension du port de plaisance, ce dernier ne comprend pas qu'un maire, qui n'est pas expert en matière d'urbanisme, puisse avoir les pleins pouvoirs concernant les orientations urbanistiques d'une ville. Et Brice Lalonde n'est pas le seul à considérer l'absorption de la plage comme étant une faute grave de la part du maire Philippe Most. De nombreux conseillers municipaux, généraux et régionaux manifestent publiquement leur opposition à la façon autoritaire dont les travaux ont été mis en œuvre par la municipalité. Les opposants à ce qu'ils considèrent comme étant une dictature municipale faisant fi des valeurs démocratiques déposent alors un recours. Le temps des procédures administratives et judiciaires est venu.

Le 1^{er} juillet 1992, le tribunal administratif de Poitiers annule l'arrêté préfectoral qui déclarait d'utilité publique l'extension du port non pour des raisons de fond puisqu'il ne reproche rien au contenu du projet, mais pour des raisons de forme. Les juges en charge de l'affaire ont considéré qu'au lieu de procéder à un arrêté préfectoral, Yves Mansillon, le préfet de Charente-Maritime, aurait simplement dû signer une simple autorisation de travaux. C'est pour cette raison assez étonnante que contre toute attente les travaux du port sont interrompus. Philippe Most et le président du conseil général François Blaizot ne cachent pas leur stupéfaction. Le maire de Royan, ne souhaitant pas que les travaux prennent du retard, va même jusqu'à déclarer : « *Qui*

975. « Brice Lalonde et les opposants », *Sud-Ouest*, 25 mai 1992, C 91/93, CDSO.

*peut le plus peut le moins. M. Le préfet. Signez cette simple autorisation*⁹⁷⁶ ». Cette décision met en suspens l'avenir du nouveau bassin. En effet, à cette date, les travaux ne sont pas finis : les digues sont réalisées à 70 %, ainsi qu'environ un tiers du déroctage. Les terrassements réalisés permettent malgré tout la mise en place de quarante places.

Mais face à l'ampleur de la polémique et aux conséquences juridiques de cette dernière, le préfet hésite à prendre une décision en sachant qu'une procédure judiciaire est en cours et préfère avoir l'avis des ministères concernés par cette affaire du port de Royan, à savoir le ministère de l'environnement et le secrétariat d'Etat la mer. Cette consultation va durer plus de six mois. En septembre, constatant que la situation n'est pas sur le point de s'améliorer, la ville de Royan et le Conseil Général de Charente-Maritime font appel du jugement prononcé par la Cour de Poitiers. Mais la cour administrative d'appel de Bordeaux ne sachant pas si cet épineux cas s'inscrit dans ses compétences renvoie le dossier du port de Royan devant le Conseil d'Etat⁹⁷⁷. Alors que l'extension du port de Royan devait servir le développement économique de la ville dès 1992, ce dernier est devenu un objet de discorde et a même été défavorable à la saison touristique⁹⁷⁸.

En janvier 1993, alors que les travaux sont à l'arrêt depuis six mois, Philippe Most profite de ses vœux à la population pour annoncer publiquement que la ville de Royan, devant l'immobilisme de l'administration, attaque l'Etat et demande des dommages et intérêts au préfet de Charente-Maritime. En effet, l' élu considère ce dernier comme étant l'unique responsable du choix de procédure de mise en œuvre des travaux⁹⁷⁹. Cette menace ouvertement déclarée ayant pour objectif de faire avancer les choses, ne va pas avoir l'effet escompté par le maire de Royan. Une semaine plus tard, le préfet, qui a reçu une lettre du ministère de l'environnement l'engageant à aller dans ce sens, informe le maire qu'une nouvelle enquête publique est nécessaire. Selon lui, la première enquête publique n'aurait pas assez pris en compte le passage d'utilisation du domaine public maritime pour la plage à l'utilisation du domaine public maritime à usage

976. « Royan : tempête sur le port », *Sud-Ouest*, 14 février 1993, C 91/93, CDSO.

977. « Le port au Conseil d'Etat », *Sud-Ouest*, 22 décembre 1992, C 91/93, CDSO.

978. « V : le port de Royan au point mort », *Sud-Ouest*, 4 janvier 1993, C 91/93, CDSO.

979. « Port de Royan : la ville attaque l'Etat », *Sud-Ouest*, 6 janvier 1993, C 91/93, CDSO.

portuaire.

Considérant que cette démarche est inutile et préjudiciable à l'avancée des travaux et à l'image de la ville, Philippe Most est soutenu par des partis politiques tels que le Parti Socialiste, les Verts et finalement Génération écologie qui, malgré le soutien aux opposants de Brice Lalonde, considère que le chantier étant déjà bien avancé, doit être terminé. Le 28 janvier, le maire de Royan, accompagné de 200 manifestants armés de banderoles où l'on peut notamment lire « *Royan meurt* », part à Paris à la rencontre du secrétaire d'Etat à la mer, Charles Josselin. Ce dernier promet alors de trouver une solution rapide qui permettrait aux moins d'éviter des coûts supplémentaires en achevant déjà les digues du port puis en enquêtant. Le secrétaire d'Etat décide donc de faire l'exact opposé de ce que la logique pourrait laisser supposer, c'est-à-dire finir d'édifier les démarcations de cette extension portuaire avant d'enquêter sur le bien-fondé de cette dernière. Cette décision permet en tout cas d'apprécier le flou dans lequel se trouvent alors les hauts décisionnaires de l'Etat concernant le projet d'extension du port de Royan.

Un an après leur arrêt, les travaux n'ont toujours pas repris. En janvier 1993, le préfet de Charente-Maritime réclame une procédure administrative complète ainsi qu'une nouvelle enquête publique. En mars, le conseil municipal de Royan finit par s'y résoudre en votant à l'unanimité une nouvelle concertation en vue d'une nouvelle enquête d'utilité publique⁹⁸⁰. Mais pour le maire, les objectifs restent les mêmes : finir les travaux le plus rapidement possible pour que le nouveau bassin de plaisance soit exploitable. Pour les opposants au projet qui attendent beaucoup de cette nouvelle enquête d'utilité publique, la démarche municipale s'apparente à une véritable farce. C'est ainsi qu'un quatorzième recours est déposé devant le tribunal administratif de Poitiers par l'association de défense des copropriétaires du front de mer et de l'environnement. Pour les responsables du collectif, « *le maire à l'impudence de faire voter la nécessité que soient achevés les travaux d'extension du port départemental de Royan. En agissant ainsi, il entend entraver le déroulement obligatoire de la procédure en préjugant du résultat de la phase de concertation, de la faisabilité du projet, des résultats des enquêtes publiques et de la*

980. « Concertation : retour à la case départ », *Sud-Ouest*, 16 mars 1993, C 91/93, CDSO.

*décision du préfet*⁹⁸¹ ».

Malgré un souhait affiché de la part du maire de terminer les travaux entrepris, la nouvelle enquête d'utilité publique va donner des résultats quelque peu différents des premières conclusions. Alors qu'en 1991 les porteurs du projet considéraient que cette extension apporterait une nouvelle perspective au front de mer de Royan et que personne n'avait contesté cette affirmation, finalement l'intégration du nouveau bassin dans le paysage urbanistique qu'est le front de mer ne paraît pas si évident. Une commission extra-municipale d'urbanisme est alors créée sur l'initiative du maire Philippe Most afin que de nouveaux experts apportent leur lumière et leurs conseils sur la cohérence urbanistique du projet. Cette commission va alors faire part à l'adjoint au maire chargé des travaux, Roger Boisnard, de ses doutes concernant la conception et la réalisation du port de plaisance. Selon ces urbanistes, la configuration du port doit s'inscrire dans la cohérence urbaine pensée par Claude Ferret. Le cabinet d'étude et d'urbanisme de la Rochelle (CREA), qui a réalisé l'une de ses études, tire des conclusions alarmantes concernant le choix du site pour l'extension du port. Selon les experts de ce cabinet, la construction d'une digue au-delà de l'avenue Aristide Briand modifierait radicalement le rapport de la ville à la mer qui ne serait plus ouverte sur le large car la ligne d'horizon serait occultée par une forêt de mâts. Royan perdrait même, selon ces experts, son statut premier de station balnéaire traditionnelle pour acquérir l'image d'une ville-port⁹⁸².

Mais cette importante menace de mutation urbanistique ne trouve pas d'écho auprès des porteurs du projet. Pour eux, il n'a pas de place pour le doute, leur projet est bien conçu il sera bien réalisé. Loin de mettre un terme au projet d'extension du port de plaisance, les conclusions de cette commission extra-municipale d'urbanisme vont toutefois permettre de faire évoluer quelque peu le projet afin que ce dernier ne dénature pas trop le front de mer. Il est donc proposé que le bâti existant soit surélevé par rapport au nouveau bassin afin d'estomper les lignes verticales des mâts. Le nouveau bassin serait donc creusé plus profondément afin d'écraser la

981. *Ibid.*

982. *Extension du port de plaisance, Enquête publique, BCEOM Société Française d'Ingénierie, mai 1993, Dossier Royan, Service Maritime, DDTM 17.*

perspective à partir du front de mer. Une zone commerciale serait aussi construite sur le port « *Les Voûtes du port* » selon la tradition troglodytique des falaises de Meschers-sur-Gironde, au sud de Royan.

Le 24 juillet 1993, la commission d'enquête donne un avis favorable à cette nouvelle orientation de l'extension du port de plaisance. Le 18 octobre, Pierre Sebastiani, le nouveau préfet de Charente-Maritime, signe l'autorisation de reprise des travaux⁹⁸³. En novembre, l'association de défense des copropriétaires du front de mer et de l'environnement, qui avait déposé une vingtaine de recours, est condamnée par le tribunal administratif à payer une amende pour requête abusive et à rembourser des frais à la ville⁹⁸⁴. Le 18 avril 1994, le nouveau bassin consacré à la plaisance du port de Royan est mis en eau⁹⁸⁵ pour être livré en juillet 1994. Les derniers travaux de voirie sont alors lancés ainsi que la construction d'une base nautique dont la livraison est quant à elle prévue au printemps 1995. Voici la configuration urbaine du centre-ville de Royan dans les années 2000 (fig. 8.4).

A la place du casino municipal dessiné par Claude Ferret, un espace vert est visible : les jardins de la mer. Le port, quant à lui, tel un animal tentaculaire, a étendu son emprise au-delà de l'axe dessiné par le boulevard Briand, et absorbé une partie non négligeable de la plage de la grande Conche, le symbole de la station balnéaire de Royan. A partir des années 1970, après avoir aménagé un bassin puis deux pour la plaisance, la municipalité a décidé dans les années 1990 de procéder à une extension. La réalisation de ce nouveau bassin portuaire qui, selon les urbanistes, modifie profondément la trame urbaine de Royan. En supprimant une partie conséquente de la plage de la Grande Conche, cet aménagement a entraîné, selon les urbanistes, la mutation de cette station balnéaire en cité portuaire. A l'inverse de La Rochelle qui, d'une cité portuaire, a failli devenir avec le projet Richelieu une station balnéaire, Royan rejoint pourtant La Rochelle sur au moins un point : la création de ses infrastructures portuaires de plaisance s'est faite dans la douleur en étant à l'origine d'un combat politique violent.

983. « Feu vert pour la reprise », *Sud-Ouest*, 20 octobre 1993, C 91/93, CDSO.

984. « L'association de défense condamnée », *Sud-Ouest*, 19 novembre 1993, C 91/93, CDSO.

985. « Le bassin mis à l'eau », *Sud-Ouest*, 20 avril 1994, C 94/96, CDSO.

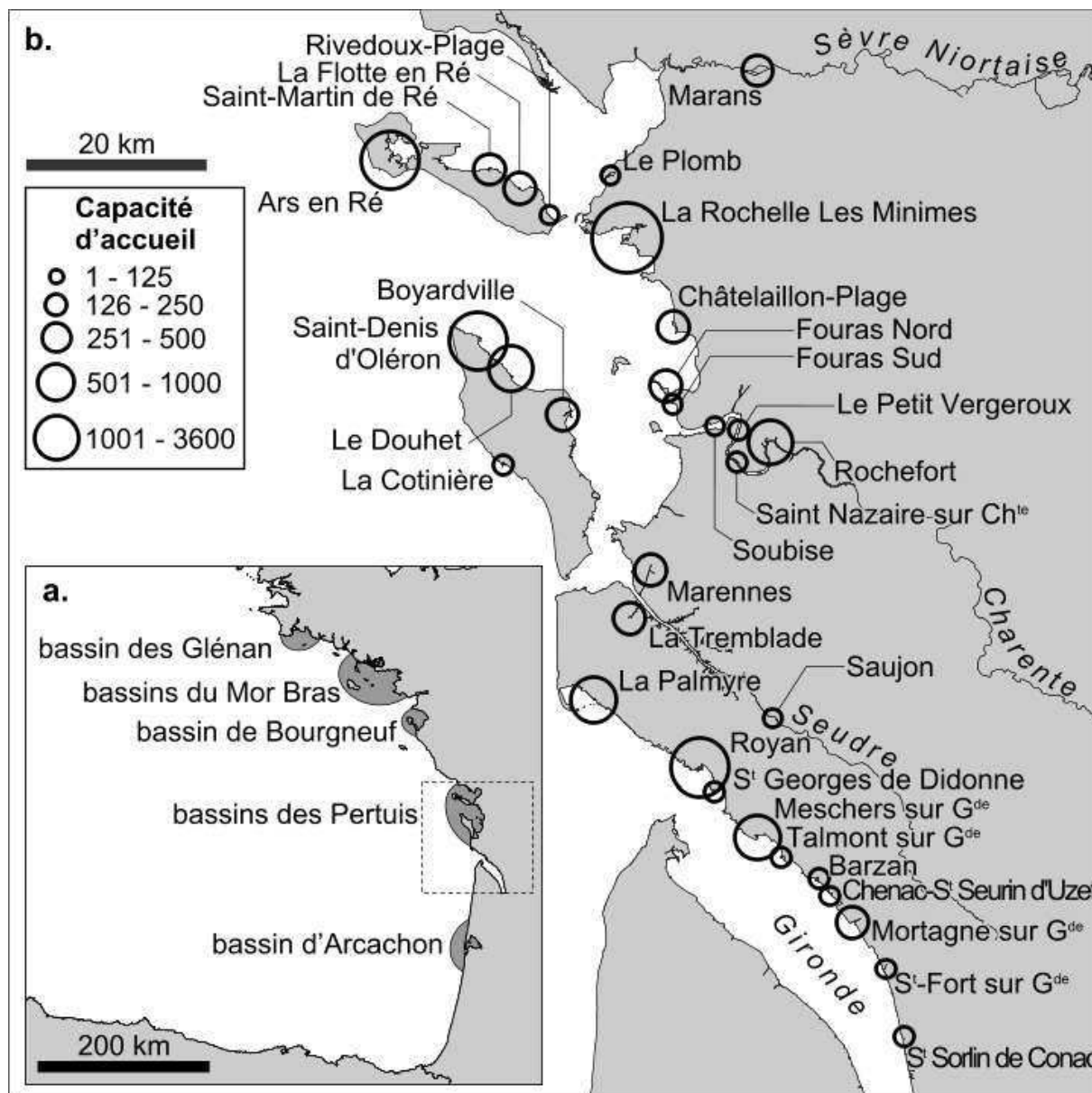
FIGURE 8.4 – Vue aérienne du centre-ville de Royan dans les années 2000 ⁹⁸⁶.



8.2 La Palmyre, un aménagement portuaire menacé

Le choix d’analyser la création d’un port au sein de la station balnéaire de La Palmyre, équipement dorénavant indispensable à la vie d’une station balnéaire comme nous avons pu le voir avec Royan, s’est imposé en raison de l’histoire particulière de ce site. En effet, nous pouvons nous demander aujourd’hui si la plaisance en devenant tentaculaire n’a pas poussé des élus ambitieux, à mettre en place des projets d’aménagements portuaires dans le cadre d’un développement touristique mais sans avoir eu une vision à long terme. L’histoire de ce port est le reflet d’une plaisance qui, en devenant tentaculaire, a entraîné des dérives et est devenu dans certains cas de créations de ports, un élément perturbateur de la cohérence environnementale locale.

FIGURE 8.5 – Classement des ports de plaisance de Charente-Maritime par capacité d'accueil, 2011
(réalisation : M. Dussier)



8.2.1 Une station balnéaire dans un environnement naturel extrêmement évolutif

Dans le cas du port de La Palmyre, l'aspect géologique a été particulièrement déterminant car l'histoire de ce port est avant tout liée à l'évolution de son cadre environnemental naturel. Une étude parue récemment⁹⁸⁷ décrit les évolutions morphologiques de la pointe de la Coubre entre 1999 et 2013 à partir de photographies aériennes et d'images satellitaires. La conjon-

987. CHAUMILLON E. *et al.*, « Control of wave climate and meander dynamics on spit breaching and inlet migration », *Journal of Coastal Research*, n° 70 (Special), 2014, p. 109–114.

tion des marées d'équinoxe avec l'arrivée de houles puissantes issues du large est, d'après les auteurs, le mécanisme pouvant expliquer l'apparition de brèches dans l'épais cordon dunaire. Ces brèches sont ensuite remaniées par les courants de marée, créant ainsi de nouvelles passes empruntables par les usagers du port de Bonne Anse. La photographie aérienne de 1958 montre précisément une passe qui pourrait avoir été ouverte par l'exceptionnelle tempête des 14 et 15 février 1957⁹⁸⁸, comme cela s'est produit également dans la lagune de la Belle Henriette, à l'entrée du Pertuis Breton⁹⁸⁹.

Les ports de plaisance recensés en Charente-Maritime durant notre étude se situent dans l'une des cinq zones principales de navigation de la façade Atlantique française ainsi que dans l'estuaire de la Gironde (fig. 8.5). Parmi ces 31 ports de plaisance, le port de La Palmyre se situe à l'extrémité sud de la zone de navigation des bassins des pertuis, au nord de l'embouchure de la Gironde (fig. 8.6).

L'histoire de la création de ce port est d'abord celle de la création d'une petite station balnéaire dans les années 1930 sur la commune Les Mathes. Quelques luxueuses villas sont alors construites, telle la Villa Russe ou bien encore une autre luxueuse villa dessinée par Le Corbusier. A cette époque, l'économie locale était principalement en lien avec l'exploitation de la forêt de la Coubre dont une partie se trouve sur le territoire communal. Cette forêt qui s'étend sur 8 000 hectares est constituée de pins maritimes plantés au XIX^e siècle afin de prévenir un phénomène d'érosion en stabilisant les dunes et en drainant les marais salants.

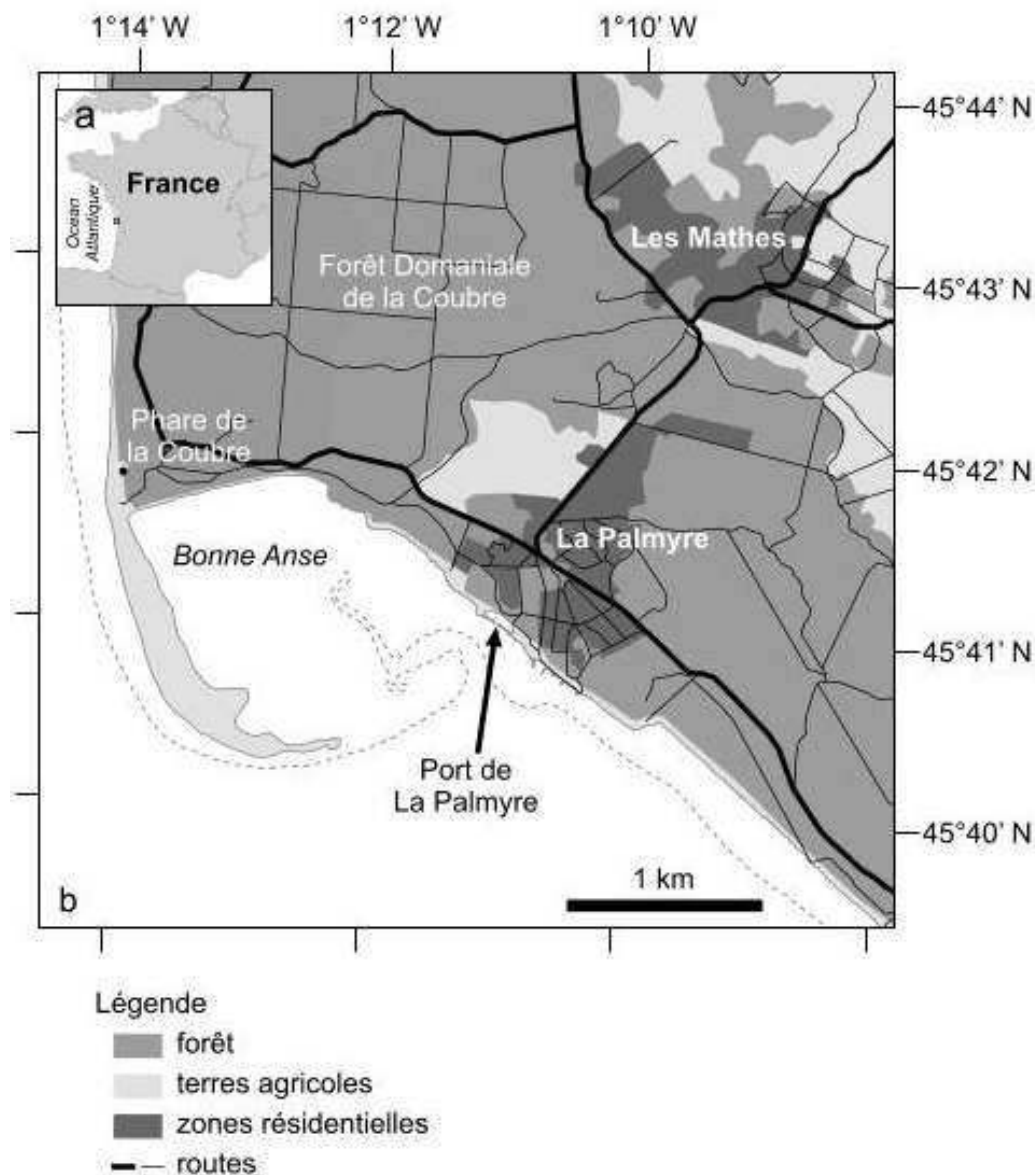
Le 21 mai 1987, le quotidien *France-Soir* consacre un article à La Palmyre au titre très explicite : « *L'irrésistible ascension de La Palmyre*⁹⁹¹ ». Selon le correspondant du Journal, Jean-Michel Garaille, le Sud-Ouest n'a plus rien à envier à la Côte d'Azur depuis la mise en place d'un réseau routier convenable et d'infrastructures touristiques. Ce dernier cite l'exemple remarquable de La Palmyre, cette station balnéaire créée de toutes pièces après la Seconde

988. GARNIER E. et SURVILLE (DIR.) F., *La Tempête Xynthia face à l'histoire*, Le Croît Vif, Saintes, 2010, 174 p.

989. Communication personnelle, Clément Poirier, 2014

991. « L'irrésistible ascension de La Palmyre », *France-Soir*, 21 mai 1987, Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17, dépouillement avant classement (2008).

FIGURE 8.6 – Situation de la station balnéaire de La Palmyre, 2013 ⁹⁹⁰



Guerre mondiale par une petite commune de 1 000 habitants de la presqu'île d'Arvert.

Jusqu'au début des années 1960, la forêt Domaniale de la Coubre sépare la commune Les Mathes du littoral. Le littoral de Charente-Maritime étant en plein essor touristique, la commune, dont le territoire n'est pas situé directement en bord de mer, décide malgré tout de s'inscrire dans cette dynamique. Mais au sein de la presqu'île d'Arvert, une autre commune, La Tremblade, a déjà, depuis la seconde moitié du XX^e siècle, créé un quartier balnéaire, Ronces-les-Bains. La commune des Mathes, située à quelques kilomètres du rivage et à seulement dix kilomètres de Ronces-les-Bains, ne semble donc pas avoir le potentiel pour un développement

touristique. Mais les élus, convaincus du contraire, décident de suivre l'exemple de La Tremblade. Le maire, Léon Nicolle, négocie donc avec l'Office national des Forêts (ONF) un échange de terrain afin de devenir propriétaire de cinq hectares de forêt en bordure d'océan. Selon les commentateurs, cette négociation qui aurait rapidement abouti, aurait été, selon Jean-Michel Garaille, facilitée par les relations amicales qu'entretenait le maire des Mathes avec le ministre de l'Agriculture de l'époque. Aucune preuve d'un lien existant entre Léon Nicolle et les ministres successifs de l'agriculture Henri Rochereau (1959–1961) et Edgard Pisani (1961–1966) n'a cependant pu être établie⁹⁹².

Quelle que soit la manière dont cette transaction a pu avoir lieu, cette dernière permet en 1962 à la commune de construire un premier lotissement en bord de mer au lieu-dit Le Clapet qui constitue le premier aménagement de la station balnéaire. L'objectif de la municipalité de Léon Nicolle est alors de « *faire de cette zone proche de la commune mère, une station touristique à portée de toutes les bourses et mêlant toutes les catégories sociales*⁹⁹³ ». Les premières parcelles du Clapet étant rapidement vendues, la municipalité décide de créer un deuxième lotissement, composé de résidences de luxe clôturées et surveillées. Des villages de vacances et des lotissements plus modestes sont aussi construits, ainsi que des restaurants, des hôtels et des commerces.

En juillet 1966, les élus décident de rebaptiser la jeune station balnéaire. Le Clapet désignait la valve fermant un canal entre les marais salants et l'océan. Entouré de dunes de sable, les élus attribuent au site touristique semblant perdu en plein désert, le nom de « La Palmyre », qui était durant l'Antiquité, un port dans le désert syrien. Les équipements touristiques de La Palmyre sont ensuite complétés par la création d'un hippodrome et d'un zoo qui deviendra plus tard le site touristique le plus fréquenté de Charente-Maritime. Après avoir mis en place différents équipements, la municipalité des Mathes commence à envisager des aménagements littoraux

992. Hormis le fait qu'Henri Rochereau était le fils de Victor Rochereau, député de Vendée de 1914 à 1942, et qu'il a ainsi peut-être vécu dans la région étant plus jeune, aucune preuve d'un lien direct entre les deux hommes n'a été retrouvée.

993. « L'irrésistible ascension de La Palmyre », *France-Soir*, 21 mai 1987, Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17, dépouillement avant classement (2008).

sur le site de Bonne Anse. Or, situé à la pointe de la Coubre, Bonne-Anse est une lagune de 650 hectares menacée de fermeture totale par une flèche de sable qui avance vers l'est. Le littoral de la côte d'Arvert à la pointe de la Coubre et celui de la Coubre à Saint-Palais constitue une seule province sédimentologique⁹⁹⁴, allant du pertuis de Maumusson à l'estuaire de la Gironde. En effet, au XVII^e siècle, la flèche de la Coubre n'existait pas. Il n'y avait donc, pour ainsi dire, pas de discontinuité apparente dans le tracé du littoral entre le pertuis de Maumusson et Saint-Palais⁹⁹⁵. Selon certains spécialistes, cette zone littorale, délimitée au nord par la commune de la Coubre et au sud par la commune de Saint-Palais, serait, par l'intensité des mouvements sédimentaires mais aussi leur vitesse d'évolution, l'une des zones les plus évolutives de France. Ces facteurs ont complètement transformé le littoral de la Charente-Maritime, avec notamment l'apparition au Moyen Age de bancs de sable dans le pertuis de Maumusson aujourd'hui submergés.

Toutefois, différentes études géologiques ont, notamment grâce à l'analyse complémentaire de cartes historiques et de vues aériennes, démontré que la zone de la presqu'île d'Arvert a été l'objet, depuis le début du XX^e siècle, d'une importante érosion⁹⁹⁶. Ainsi, alors que le phare de la Coubre, construit en 1905, se trouve à 1 000 mètres à l'intérieur des terres en 1912, ce dernier n'est plus qu'à 100 mètres du trait de côte en 2006. Cette érosion est à l'origine de la formation d'une flèche sableuse, plus au sud, constituée principalement du dépôt des sédiments dispersés par les phénomènes d'érosion qui se produisaient plus au nord.

Entre le début du siècle et 1950, la flèche de la pointe de la Coubre avance de 5 800 mètres², soit 110 mètres par an, ce qui entraîne, selon le Laboratoire Central d'Hydraulique de France (LCHF), le développement d'un premier crochon. Puis, la flèche continue sa progression en s'avancant perpendiculairement au trait de côte⁹⁹⁷. De 1953 à 1971, la pointe de la Coubre

994. Cette notion de province sédimentologique existe depuis 1677, date à laquelle ont été réalisés les plus anciens documents concernant ce secteur géographique.

995. Etude prospective d'aménagement du littoral de la Charente-Maritime, dossier numéro 4 : La Coubre-La Palmyre, Laboratoire Central d'Hydraulique de France, 1986, Service Maritime, DDTM 17 (dépouillement avant classement, 2008).

996. JOUANNEAU J.-M., « Etude sédimentologique d'un système côtier évolutif », Thèse de Doctorat, Université de Bordeaux, 1974.

997. Etude prospective d'aménagement du littoral de la Charente-Maritime, dossier numéro 4 : La Coubre-La Palmyre, Laboratoire Central d'Hydraulique de France, 1986, Service Maritime, DDTM 17 (dépouillement avant classement, 2008).

avance d'environ 1 000 mètres, soit 55 mètres par an. Alors que le phare de la Coubre était situé à 700 mètres à l'intérieur des terres en 1953, il se trouve désormais en 1971 à environ 500 mètres, soit un recul du trait de côte d'environ 200 mètres.

FIGURE 8.7 – Vue aérienne du site de Bonne Anse, 1964⁹⁹⁸



Donc, sous l'effet de la poussée de cette flèche, le chenal de sortie de Bonne Anse finit, comme en témoigne cette vue aérienne datant de 1964 (fig. 8.7), par se rapprocher progressivement de la côte de La Palmyre, ce qui entraîne une érosion importante du littoral. A la fin des années 1960, les forts courants présents dans cette zone provoquent l'érosion du littoral qui commence à menacer les maisons construites en bord de mer. Cela n'empêche pas les autorités locales d'autoriser les promoteurs à continuer l'urbanisation importante du front de mer de la station balnéaire. La municipalité décide donc de réagir pour la première fois en mettant en place des enrochements afin de protéger le front de mer au niveau des lotissements les plus exposés. Mais l'évolution de la flèche sableuse en direction de la station balnéaire continue.

La fin des années 1970 marque une période de transition majeure dans l'aménagement de la station balnéaire de La Palmyre. De 1972 à 1976, la flèche sableuse a progressé de 600 mètres

en direction de la côte et a entraîné un déplacement du chenal d'accès de Bonne Anse vers l'est (fig. 8.8). Selon le LCHF, les plages se trouvant devant les enrochements qui protègent les lotissements, s'érodent rapidement.

FIGURE 8.8 – Vue aérienne du site de Bonne Anse, 1976⁹⁹⁹



8.2.2 La naissance fortuite du port de plaisance

En septembre 1973, la station balnéaire de La Palmyre bénéficie d'une publicité sans précédent dans la presse régionale. La promotion de cette « ville de vacances » et de tous ses équipements est l'occasion d'évoquer l'urbanisation du littoral et notamment le projet de plus en plus présent dans l'esprit des décideurs locaux mais aussi nationaux de créer un port sur ce site : « *Jusqu'ici, La Palmyre ne possède pas de port. Mais depuis peu, un comité interministériel a retenu le site de Bonne-Anse comme étant favorable à l'implantation d'un ensemble*

*portuaire. Toutes dispositions devraient être prochainement prises pour l'étude et la réalisation de ce projet théoriquement prévu pour une capacité d'accueil de 400 places et situé vraisemblablement entre le parc de la résidence et le village de vacances des pins de Cordouan*¹⁰⁰⁰ ». Alors que l'aménagement d'un port de plaisance à La Palmyre intéresse les hautes sphères de l'Etat et qu'un projet semble avoir été mis au point, aucun l'aménagement n'est entrepris durant plusieurs années.

L'année 1977 marque un tournant dans l'histoire de l'aménagement du littoral de La Palmyre. Au début de l'année, d'importants courants stoppent la progression de la pointe de la flèche sableuse en direction du littoral. De plus, les enrochements ont réussi à stabiliser le tracé du chenal, ce qui donne l'impression à la municipalité que ces aménagements ont été bénéfiques à la stabilisation de la lagune de Bonne Anse. Toutefois, cette stabilisation n'est qu'éphémère car l'extrémité de la flèche, nourrie en permanence par de nouveaux apports de sable, tend à s'accroître parallèlement aux enrochements situés devant les lotissements. Ces mouvements sableux qui s'agglomèrent autour de la flèche, commencent aussi à former des bancs de sable qui se déplacent vers la côte, ce qui constitue un facteur accélérant la fermeture de la zone de Bonne Anse.

En juin 1977, des bancs de sable apparaissent devant les enrochements qui protègent les lotissements. La lagune est en train d'évoluer très rapidement. Selon les experts du LCHF, si rien n'est entrepris pour empêcher cette fermeture, Bonne Anse pourrait devenir une zone de prés salés qui dessineraient ainsi un nouveau trait de côte. Aucun aménagement ne pourrait permettre un retour en arrière. Et cette perspective serait défavorable à l'essor balnéaire de ce territoire. Alors que la municipalité des Mathes a tant investi dans le développement de cette station balnéaire, elle se retrouve désormais impuissante face à l'ensablement de Bonne Anse. Si aucun plan de sauvegarde n'est mis en place, la station balnéaire de La Palmyre risque donc de disparaître. En effet, les lotissements de La Palmyre qui ont été construits en bord de mer risquent à court terme d'être menacés par l'érosion de la côte. Par conséquent, cette évolution

1000. « La Palmyre : ville de vacances », *Sud-Ouest*, 10 septembre 1973, Jx 262/156, ADCM.

naturelle entraînerait la disparition progressive de la station balnéaire de La Palmyre. Située davantage à l'intérieur des terres, la commune des Mathes, quant à elle, ne serait pas directement menacée. Toutefois, son économie se fondant désormais principalement sur l'industrie touristique, la commune devrait rapidement trouver des solutions pour conserver l'attrait de cette zone littorale.

Jusqu'à présent, la municipalité, qui a créé sa propre station balnéaire afin de tirer profit de l'industrie touristique, n'a pas pris en considération l'environnement instable dans lequel elle se trouve. Dans les faits, la pérennité de cette dernière dépend complètement de l'évolution de Bonne Anse. Ainsi, le LCHF, en accord avec les collectivités locales, se voit chargé de réaliser une étude complète de la zone dans l'optique de construire une digue protégeant le trait de côte. Profitant de l'occasion pour connaître les perspectives d'aménagement touristique sur le littoral de La Palmyre, le conseil municipal des Mathes demande aux experts si la création d'un port de plaisance ce serait envisageable.

Mais à l'époque, créer un port de plaisance n'est pas ce qui préoccupe le plus les autorités locales. Protéger la côte, entre la Coubre au nord et Saint-Palais au sud, est devenue une priorité. Trois options sont donc envisagées : accélérer le processus naturel en fermant entièrement la lagune de Bonne Anse afin que la zone devienne une lagune fermée ; fermer le chenal existant et en ouvrir un nouveau plus au sud ; fixer le chenal existant en créant dans l'urgence une digue de protection de la côte¹⁰⁰¹. Pour les deux premières options, il faudrait construire une digue dont la hauteur atteindrait entre sept à huit mètres au-dessus du niveau de la mer. Afin d'éviter la submersion de la flèche, il faudrait aussi que les services de la DDE procèdent à une levée de sable sur la flèche de sept mètres de haut pour 80 à 100 mètres de large.

De plus, selon le responsable de l'étude, afin de procéder à l'aménagement durable d'un port à La Palmyre, ce dernier devait impérativement avoir lieu en dehors de la lagune de Bonne

1001. [Etude prospective d'aménagement du littoral de la Charente-Maritime, dossier numéro 4 : La Coubre-La Palmyre, Laboratoire Central d'Hydraulique de France, 1986, Service Maritime, DDTM 17 \(dépouillement avant classement, 2008\).](#)

Anse, le long de la côte en direction de Saint-Palais au sud. Si cette solution était envisagée, des épis rocheux devraient être mis en place afin d'éviter un ensablement du port. Les experts considèrent qu'il est envisageable de créer un port pouvant accueillir environ 300 bateaux ou deux zones de mouillages nécessitant moins d'aménagement. Procéder à un tel aménagement à l'intérieur de Bonne Anse serait possible si l'option trois été choisie mais il s'agirait alors d'une alternative moins durable, au regard de l'ensablement que subit cette zone. Finalement, la DDE décide de mettre en œuvre la troisième option en construisant une digue de 1 500 mètres de long ainsi que d'un guide-eau de 800 mètres ¹⁰⁰².

FIGURE 8.9 – Vue aérienne des travaux de défense de la côte, 1977 ¹⁰⁰³



L'aménagement de ces deux structures de protection de la côte marque le début fortuit du port de plaisance de La Palmyre (fig. 8.9). Le 25 août 1982, Georges Brizard, président du Club Nautique de Bonne Anse (CNBA) ¹⁰⁰⁴ et futur maire des Mathes de 1983 à 1989, revient dans la presse régionale sur l'histoire de ce port. Selon lui, et malgré les différentes possibilités déjà envisagées de créer un port de plaisance, le plan d'aménagement prévoyait le comblement du bassin formé entre le rivage et la digue. Mais finalement, durant l'été, avant même que les

1002. Etude de défense du littoral entre La Coubre et Saint-Palais-sur-Mer, Laboratoire Central d'Hydraulique de France, juin 1977, Service Maritime, DDTM 17 (dépouillement avant classement, 2008).

1004. Le Club Nautique de Bonne Anse a été créé en 1980.

travaux soient terminés, les dunes de Bonne Anse attirent les touristes et de nombreux bateaux ont trouvé un abri idéal derrière cette digue (fig. 8.10)¹⁰⁰⁵.

FIGURE 8.10 – Vue aérienne de bateaux au mouillage, 1977¹⁰⁰⁶



Le maire, Pierre Sibard¹⁰⁰⁷, propose alors à la DDE d'adapter ce bassin provisoire en port de plaisance. En plus du succès de du site et de ses majestueuses dunes de sable, un argument pèse sur la décision de transformer le chantier en port. La digue constitue le seul abri côtier sur une distance de 40 kilomètres entre les ports au nord de La Cotinière, sur l'île d'Oléron, et au sud de Royan.

Mais durant la construction de la digue, l'ensablement de la zone continue d'être important (fig. 8.11). Les autorités locales pensent alors que la fermeture naturelle de Bonne Anse est imminente. Or l'équipe municipale ne peut se résoudre à envisager cette hypothèse qui nuirait considérablement à la prospérité économique de sa station balnéaire. Donc, en espérant réduire l'ensablement de la lagune, le conseil municipal envisage de procéder à une extraction com-

1005. « Un petit port comme on n'en fait (presque) plus », *Sud-Ouest*, 25 août 1982, Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17, dépouillement avant classement (2008).

1007. Pierre Sibard a effectué son mandat de maire de la commune des Mathes de 1977 à 1983

merciale du sable. D'ailleurs, la DDE ne s'oppose pas à cette idée. Toutefois, cette entreprise paraît mineure par rapport à l'apport conséquent de sable. Alors que l'aménagement d'un port de plaisance à La Palmyre semble être sur le point de se concrétiser, l'évolution naturelle imprévisible du site n'empêche pas les autorités de prendre le risque d'y implanter des infrastructures portuaires.

FIGURE 8.11 – Vue aérienne du site de Bonne Anse, 1977 ¹⁰⁰⁸



En mars 1978, l'Ingénieur des travaux publics de l'Etat en charge du dossier de La Palmyre, M. Chardonnet, déplore finalement que l'ensablement ne rejoigne pas la côte car le resserrement du chenal a provoqué une accélération des courants au sein de Bonne Anse qui entraîne progressivement la destruction des enrochements mis en place afin de protéger la côte d'une érosion trop importante. La municipalité doit alors s'équiper afin d'entreprendre elle-même des travaux permanents de reconstruction des enrochements. Mais cette initiative devient rapide-

ment trop onéreuse pour le petit budget municipal. Après un nouveau glissement important sur environ 150 mètres des matériaux constituant la digue, M. Chardonnet, décide de procéder à un très important dépôt de roches ¹⁰⁰⁹.

Mais cette solution n'est que temporaire et le problème posé par cette importante érosion de la côte doit être résolu sur le long terme. Selon l'ingénieur des Travaux Publics de l'Etat et le maire des Mathes, la solution résiderait dans l'ouverture d'un nouveau chenal dans la flèche sableuse. Selon eux, il s'agirait là de simplement aider la nature puisque lors des grandes marées, la mer passe déjà à cet endroit. Le maire insiste sur le fait que l'économie de la station balnéaire dépend directement de la réalisation de ce projet car sans plage, l'économie touristique, qui constitue la principale économie de la commune, pourrait rapidement disparaître. Le maire propose alors de consulter l'institut géologique d'aquitaine de l'université de Bordeaux afin d'essayer de comprendre l'évolution de Bonne Anse. Depuis plusieurs années, des chercheurs se sont intéressés à l'évolution géologique de cette zone particulièrement évolutive. Depuis le début des années 1970, la géologie marine et l'océanographie sont devenues des axes de recherche importants de cet institut. L'université de Bordeaux et le CNRS ont d'ailleurs créé un centre de recherche sur l'environnement sédimentaire des zones marines.

En 1974, Jean-Marie Jouanneau soutient sa thèse après avoir réalisé une étude sédimentologique du système côtier de la pointe de la Coubre ¹⁰¹⁰ qui a permis, grâce à l'étude de documents cartographiques anciens et de vues aériennes plus récentes, d'analyser les processus dynamique et sédimentaire à l'origine de l'évolution de Bonne Anse. Ainsi, alors qu'en 1978 le maire envisage de demander l'expertise de géologue, une thèse a déjà été réalisée sur le sujet depuis quatre ans. Et les conclusions de cette dernière sont alarmantes. Selon le scientifique, si la flèche sableuse continue sa progression, il semble logique que dans quelques années seulement Bonne Anse se ferme définitivement pour devenir un marais. Cette fermeture à paraître et l'érosion de la côte de La Palmyre mais aussi l'attrait touristique pour cette dernière qui aurait perdu son accès direct à la plage.

1009. Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17 (dépouillement avant classement, 2008).

1010. JOUANNEAU J.-M., *Op. cit.*

En 1978, alors que l'ingénieur des Travaux Publics de l'Etat et le maire envisageaient de laisser la flèche sableuse rejoindre la côte et procéder au creusement d'un nouveau chenal, ce dernier apparaît naturellement à environ 1 000 mètres au sud-ouest de l'ancien. Mais ce nouveau chenal n'a apparemment pas d'influence sur l'évolution globale de la lagune. C'est pourquoi les experts pensent mettre en place un déflecteur qui éloignerait les courants des enrochements afin de stabiliser les anciens travaux de défense de reconstituer les plages nécessaires à l'économie touristique de La Palmyre. Mais finalement, la perte de puissance hydraulique au sein de l'ancien chenal permet la sauvegarde des ouvrages de défense.

FIGURE 8.12 – Vue aérienne du site de Bonne Anse, 1979 ¹⁰¹¹



Sur la vue aérienne datant de 1979 (fig. 8.12), l'ouverture d'un nouveau chenal au sein

de la flèche sableuse est bien visible. L'extrémité de la pointe s'est transformée en banc de sable. Mais malgré toutes ces évolutions imprévisibles, des projets d'aménagement d'un port de plaisance voient le jour. En 1980, Le Cercle Nautique de Bonne Anse, soutenu par la municipalité des Mathes, demande à la DDE l'autorisation d'installer des mouillages au sein du bassin provisoire où les bateaux de plaisance se retrouvaient jusqu'à présent de manière anarchique. Pourtant, de 1978 à 1981, la flèche sableuse a encore progressé en direction de la côte d'environ 140 mètres par an. Puis, de 1981 à 1985, cette dernière avance d'environ 100 mètres par an.

FIGURE 8.13 – Vue aérienne du site de Bonne Anse, 1982 ¹⁰¹²



Comme en témoigne la vue aérienne datant de 1982 (fig. 8.13), la diminution de la progression de la flèche sableuse ne rassure pas vraiment les élus municipaux car cette dernière menace maintenant de bloquer l'entrée du port. L'aménagement de ce dernier, tant désiré par

une municipalité qui souhaitait compléter ces équipements touristiques, risque d'être prochainement compromis. C'est pourquoi en mars 1981, la municipalité entreprend la construction d'un nouvel épi rocheux au sud-est du port afin que ce dernier puisse développer même si ce dernier ne pourra jamais accueillir plus de 300 bateaux. Et malgré l'avenir incertain de cette infrastructure portuaire dans cet environnement hostile, une capitainerie est créée. Le 1^{er} janvier 1984, le département de Charente-Maritime classe le port de La Palmyre en port mixte, en raison de sa double activité de plaisance mais aussi d'accueil de bateaux de pêche professionnelle. Malgré le risque permanent d'un ensablement de la zone, les autorités locales, qui ont l'impression d'endiguer le phénomène par leurs différents aménagements, décident d'équiper le port de deux pontons.

La mise en place des équipements portuaires coïncide avec une période où l'évolution sédimentaire permet un accès aisé du port par le chenal bordant le littoral. Toutefois, la plage est toujours sous l'influence d'un phénomène important d'érosion. Le port de La Palmyre est finalement né de la volonté des hommes d'accomplir leurs projets quel que soit le milieu naturel, aussi hostile soit-il. Or, l'ensablement de Bonne Anse continue. En 1985, l'accès au port devient difficile, parfois même impossible. Le chenal initial a complètement disparu et a entraîné un important ensablement de la zone. D'un autre côté, alors que la côte était victime d'une érosion importante jusqu'alors, ce phénomène favorise l'apparition de nouvelles plages. Ce qui était bon pour la côte était néfaste pour le port. Entre 1972 et 1986, la lagune a perdu 85 % de son volume d'eau au-dessus des deux mètres et entre 60 et 40 % entre deux et cinq mètres. Les dépôts sédimentaires, principalement du sable fin et de la vase, représentent entre 3 et 4 000 000 m³, ceux qui représente un apport sédimentaire annuel d'environ 200 000 à 250 000 m³. Ainsi, l'eau est devenue rare au sein de Bonne Anse.

Les experts du LCHF, reconnaissant que la nature est particulièrement active et imprévisible dans cette zone, finissent par reconnaître les limites de leurs études. Toutefois, ils ne pensent pas que les collectivités locales devraient arrêter ce combat de David contre Goliath. Des études sur modèle réduit sont faites mais ne permettent pas de prédire l'évolution de Bonne Anse car

jusqu'à présent cette dernière a été imprévisible. Même si les scientifiques ne peuvent pas anticiper, ils ont toutefois la conviction que cette zone est tôt ou tard vouée à un comblement définitif mais ils ne peuvent pas assurer que cette dernière se fermera totalement. Selon eux, Bonne Anse va se transformer en prés salés qui, lors des grandes marées, seront à nouveau submergés. Les conclusions des experts sont donc très claires : dont seulement quelques décennies au plus, la mer ne pénétrera plus ou alors avec difficulté dans cette zone. Donc la municipalité des Mathes doit indéniablement s'attendre à des problèmes croissants pour la navigation et l'accès à son port de plaisance.

Durant l'hiver 1987–1988, l'entrée du port est complètement bloquée. Afin de compenser cette importante pression naturelle, la municipalité prend la décision de s'équiper afin d'être capable de procéder à des dragages le long du port aussi vite que possible. Et malgré l'aménagement de deux épis constitués des sacs de sable censés ralentir le phénomène, la municipalité doit procéder à de nombreux travaux de dragage pour que son port reste actif. Et malgré ces importants problèmes d'ensablement perpétuel, le port connaît un réel succès. Et même si les élus municipaux espèrent trouver une solution miraculeuse pour préserver l'activité portuaire, les différents rapports des experts ne laissent aucune place à l'espoir. La vie du port dépend entièrement de l'évolution géologique de Bonne Anse.

Ainsi, la municipalité devrait procéder à un aménagement modéré du port tant que ce dernier est encore accessible avant de se résigner face à une nature versatile. Mais la municipalité souhaitant conserver une activité portuaire sur le long terme, envisage désormais de se lancer dans des aménagements portuaires à grande échelle.

8.2.3 Une cité lacustre pour un port Grimaud de l'Atlantique

Face à une nature indomptée, la municipalité ne se décourage pas et envisage des projets à plus grande échelle qui lui permettraient de maîtriser enfin Bonne Anse. En septembre 1987, le directeur de la DDE reconnaît, dans un rapport, que si aucun dragage n'avait été entrepris

ces dernières années, le port serait déjà comblé depuis longtemps¹⁰¹³. Il souligne aussi que son service a mis en garde à plusieurs reprises les élus municipaux du caractère précaire de la durée de vie de ce port qui se confirme depuis ces dernières années.

En dépit de ces avertissements, la municipalité persiste et présente à ce dernier un projet et demande d'autorisation de construction d'ouvrages extérieurs à la digue existante. Selon les élus, de nouveaux aménagements portuaires plus conséquents permettraient un fonctionnement annuel du port qui pour l'instant est inaccessible plusieurs fois dans l'année. Pour donner du crédit à son projet, la municipalité insiste sur le fait que support est un élément essentiel pour la sécurité de ce secteur maritime puisqu'il est le seul abri côtier entre l'île d'Oléron et Royan. En 1986, il y a eu dans cette zone 125 opérations de sauvetage. Selon les élus municipaux, agrandir les infrastructures portuaires de La Palmyre permettrait d'offrir un abri sûr aux personnes naviguant dans cette zone. Toutefois, ils expriment aussi clairement leur souhait d'agrandir leur station balnéaire.

Selon le directeur de la DDE, qui revient sur ce projet dans un rapport, la municipalité des Mathes insiste désormais sur l'importance économique de ce port alors qu'elle était initialement plus préoccupée par la stabilisation de ses plages¹⁰¹⁴. De ces derniers pensent que construire un chenal à endiguer, tel que le souhaite la municipalité, ne ferait que déplacer le problème de l'ensablement sans résoudre pour autant le comblement de l'entrée du port.

L'histoire du port de La Palmyre aurait pu s'arrêter à la construction fortuite d'un petit port consécutif à la mise en place d'une digue de protection du littoral. Mais les ambitions de la municipalité des Mathes, qui s'est déjà illustrée dans différents projets d'aménagements touristiques, comme l'hippodrome et le zoo, a de plus grandes ambitions pour son port. En 1989, et alors que le directeur de la DDE a affiché un certain scepticisme face au projet de la municipalité, le conseil municipal vote en faveur de la réalisation d'études préliminaires à la

1013. Rapport de la DDE concernant la construction d'un chenal endigué, septembre 1987, [Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17 \(dépouillement avant classement, 2008\)](#).

1014. Rapport de la DDE concernant la construction d'un chenal endigué, septembre 1987, *Ibid.*

construction d'une marina à La Palmyre. Cet aménagement concernerait les dernières parcelles encore vierges de toute urbanisation de la commune, soit 42 hectares de forêts de pins (fig. 8.14).

FIGURE 8.14 – Vue aérienne du site de Bonne Anse, 1989 ¹⁰¹⁵



Malgré les avertissements répétés de la DDE, la municipalité a déjà lancé un appel à projet et a reçu deux importantes propositions. La société des Grands Travaux de Marseille propose en effet de construire une marina comprenant 570 villas ainsi qu'un port pouvant accueillir 600 bateaux grâce à la construction de digues parallèles à la côte. Cette société d'aménagement propose un financement privé de son projet. Une deuxième proposition attire l'attention de la municipalité, celle de la société Camille Rayon qui propose elle aussi l'aménagement d'une marina qui s'articulerait autour d'un port en eau profonde pouvant lui aussi accueillir environ 600 bateaux au sein d'une cité lacustre ou seraient construites 350 villas luxueuses. Cette société

d'aménagement, qui est à l'origine de l'aménagement dans les années 1960 de la cité lacustre de Port Grimaud, près de Saint-Tropez, propose de contribuer à la construction du port à hauteur de 5 000 000 de francs qui seraient donnés à la municipalité qui se chargerait de l'aménagement. Cette dernière propose aussi une contribution financière de 25 à 30 000 000 de francs pour l'achat des terrains constructibles ¹⁰¹⁶.

Le 27 novembre 1989, après avoir étudié les deux projets, le conseil municipal fait part de son choix lors d'une séance ouverte au public ¹⁰¹⁷. La population venue en nombre peut ainsi prendre part au débat car les deux projets, qui prévoient l'urbanisation complète de La Palmyre, ont leurs détracteurs, à commencer par l'ancien maire des Mathes, Georges Brizard, qui est aussi le président du club nautique. Durant ce conseil municipal, l'ancien maire demande au nouveau maire, Claude Caillé, fondateur du zoo de La Palmyre et ardent défenseur des projets d'aménagements portuaires, d'être absolument certain que ces importants travaux seront favorables au développement de la commune car ce dernier doute de l'impact économique favorable d'un tel investissement dans une zone si évolutive. Claude Caillé est quant à lui convaincu que la réalisation d'un de ces deux projets sera bénéfique à la commune. Selon lui, cette dernière n'aurait pas d'investissements importants à effectuer mais au contraire pourrait faire des profits. Malgré les arguments du maire, certains habitants ne se montrent pas convaincus. Pour Georges Brizard, l'actuel maire n'est pas assez clair concernant le financement de ces projets qui pourrait entraîner un risque financier pour la commune sur le long terme. M. Lebarre, un conseiller municipal opposé aux projets, rappelle au maire que ces terres représentent les derniers hectares inexploités de la commune. De plus, l' élu avance un argument important : « *un port en eau profonde à la sortie de l'estuaire de la Gironde, près du banc de la mauvaise, est-ce que vous y croyez vraiment ?* ¹⁰¹⁸ ». A part les porteurs des projets et les élus municipaux convaincus de leur intérêt pour la prospérité de la commune, peu de personnes dans l'assistance ne croient à une telle réalisation à Bonne Anse. En effet, les conditions de navigation dans cette zone étant délicates en raison notamment de forts courants, de nombreux naufrages ont eu lieu depuis des

1016. Etude de définition du concept touristique de la station et pré-programme de l'opération, Commune des Mathes, Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17 (dépouillement avant classement, 2008).

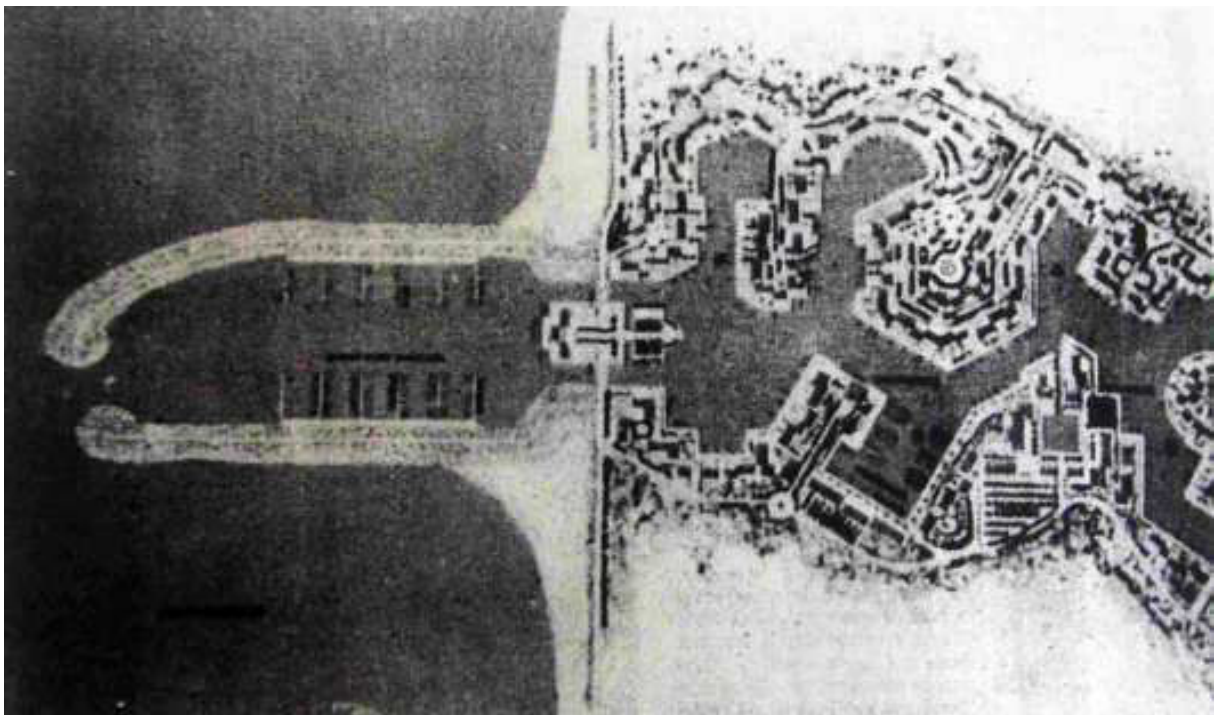
1017. « Profil haut pour La Palmyre », *Sud-Ouest*, ? novembre 1989, C 89/90, CDSO.

1018. *Ibid.*

siècles.

De plus, les habitants ont pu observer depuis plusieurs dizaines d'années les efforts constants de la commune dans cette lutte perdue d'avance contre l'évolution imprévisible de ce site. Donc, l'atmosphère de ce conseil municipal est électrique. Mais en dépit du scepticisme ambiant, le conseil municipal, considérant que les projets sont raisonnables et rationnels, adopte à 10 voix contre 5, le plus ambitieux des deux projets, celui de la société Camille Rayon (fig. 8.15)¹⁰¹⁹.

FIGURE 8.15 – Projet d'une cité lacustre à La Palmyre¹⁰²⁰



A n'en pas douter, la création d'une cité lacustre est déjà un projet audacieux. Mais prévoir un tel aménagement dans un environnement aussi imprévisible est vraiment très audacieux. Claude Caillé voit les choses en grand pour sa commune. A l'image de son zoo, qui est devenu l'un des sites les plus fréquentés de Charente-Maritime, le maire déclare ouvertement son souhait de faire de La Palmyre le port Grimaud de la façade Atlantique française.

Une fois son projet choisi, la société Camille Rayon verse la somme de 8 000 000 de francs pour la réalisation d'études préliminaires. Concernant principalement les problèmes d'ensable-

1019. Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal, 27 novembre 1989, Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17 (dépouillement avant classement, 2008).

ment de la zone de Bonne Anse, ces études sont réalisées par la société d'ingénierie SOGREAH. Les résultats des précédentes études menées notamment par le LCHF et les chercheurs en géologie de l'université de Bordeaux n'ont a priori pas satisfait la municipalité et la société Camille Rayon qui, fortes de leurs convictions de la possibilité de procéder à de lourds aménagements à Bonne Anse, préfère demander de nouvelles études dont les résultats, leur seront peut-être, cette fois-ci, plus favorable.

Les 5 mars 1990, la municipalité des Mathes fixe le prix du terrain de 42 hectares cédé à la société Camille Rayon à 35 000 000 de francs, ce qui correspond, à 5 000 000 de francs près, à l'investissement que cette dernière était prête à engager pour l'achat des parcelles ¹⁰²¹. Le 30 novembre, le conseil municipal se réunit afin d'examiner les conclusions de la SOGREAH ¹⁰²². Finalement, cette dernière indique la faisabilité d'un port de plaisance en eau profonde. Toutefois, elle démontre aussi les difficultés techniques inhérentes au site de Bonne Anse et particulièrement l'importance des mouvements de vagues, des courants de marée et du risque de l'érosion du trait de côte au sud du projet et de l'accumulation de sédiments au nord. De plus, le rapport de la SOGREAH met l'accent sur la nécessité d'un développement renforcé du port par rapport aux aménagements que proposait la société Camille Rayon mais aussi de procéder à des études préliminaires complémentaires.

Malgré toutes ces contraintes, la municipalité retient principalement le fait qu'elle obtient enfin le crédit scientifique qui lui faisait jusqu'alors tant défaut pour créer son grand port de plaisance. Après avoir pris connaissance de ce rapport, la société Camille Rayon prend en considération ces remarques et prépare un nouveau projet que le conseil municipal adopte. Ce projet inclut encore un port en eau profonde mais aussi un port intérieur. De plus, une clause particulière a fait son apparition. Cette dernière prévoit que si le projet de port ne peut aboutir, la municipalité s'engage malgré tout à céder le terrain de 42 hectares en bord de mer, baptisé entre-temps « Le Lagon » pour 35 000 000 de francs à la société Camille Rayon afin que cette

1021. Projet de port de plaisance et de cité lacustre à La Palmyre est, Commune des Mathes, juillet 1992, Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17 (dépouillement avant classement, 2008).

1022. [Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17 \(dépouillement avant classement, 2008\)](#).

dernière puisse malgré tout développer un programme immobilier luxueux. Ainsi, alors que pour le premier projet, le conseil municipal déclarait qu'il n'accepterait pas la réalisation d'un programme immobilier sans la création d'un port, le nouveau projet comprend une clause qui stipule bien que les terrains devront être obligatoirement cédés à la société d'aménagement.

Le 11 avril 1991, le conseil municipal décide, avec l'accord du conseil général de Charente-Maritime, de charger la municipalité des Mathes de superviser les études concernant la création d'un port en eau profonde. Cette dernière ne procéderait à aucune dépense avant de recevoir l'aide de l'Etat par l'intermédiaire de subventions publiques. En effet, il ne faut pas oublier qu'en 1973 un comité interministériel a retenu le site de Bonne-Anse comme étant favorable à l'implantation d'un ensemble portuaire. Par conséquent, il paraît normal que l'Etat s'engage dans le financement d'un tel projet. Si le financement de l'aménagement du port de plaisance est public, le conseil municipal décide toutefois de confier pour l'instant à la société « Les marines de La Palmyre » créée dans l'optique de l'aménagement du programme immobilier « Le Lagon » par la société Camille Rayon. Cette société se voit donc chargée de la gestion des dossiers administratifs, techniques et financiers nécessaires à la réalisation des études pour le nouveau port.

Parallèlement à la mise en place de ce projet audacieux, une étude sur la définition du concept touristique de la station balnéaire des Mathes est réalisée par la société d'ingénierie CRISTAL¹⁰²³. Selon cette dernière, le projet initial, comprenant un port et un lotissement luxueux, présente des risques majeurs et ne pourra pas répondre aux ambitions municipales. Alors que la municipalité souhaite, à moyen terme, développer une vie économique tout au long de l'année, ce projet de marina qui sera principalement composé de résidences secondaires, ne fera qu'accroître la saturation de la station balnéaire durant l'été. Après avoir établi ce constat, les consultants de CRISTAL font part à la municipalité d'une nouvelle perspective qu'elle devrait envisager. L'idée repose sur le fait que La Palmyre devienne le premier complexe écologique européen. Ce dernier serait composé d'un port et d'une marina, d'un programme im-

1023. La signification de l'acronyme n'était pas présente sur les rapports de la société. Malgré des recherches, cette dernière ayant cessé son activité, il ne nous est pas possible d'apporter plus de précisions. Définition du concept touristique de la commune des Mathes, Rapport de la société CRISTAL, Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17 (dépouillement avant classement, 2008).

mobilier mais aussi d'un centre international de la nature et de l'homme, d'une maison de la nature ou d'une maison de la nature et de la mer. Concrètement, a par l'ajout d'un équipement touristique tourné vers la nature, cette idée de créer un complexe écologique européen n'est pas si éloignée du projet de la société Camille Rayon. Le coût de ce projet s'élève à 87 000 000 de francs, soit un coût de deux fois moins élevé que celui adopté par le conseil municipal. Mais ce concept ne convainc pas la municipalité des Mathes qui compte, avec la société Camille Rayon, faire sortir de terre d'ici peu une cité lacustre à La Palmyre.

Mais avant de pouvoir concrétiser ce projet, la municipalité et la société d'aménagement que cette dernière a choisi doivent obtenir les autorisations nécessaires au commencement des travaux. Le 29 juillet 1992, Alain Plaud, directeur de la DDE de Charente-Maritime, dans une lettre adressée au sous-préfet, émet toujours d'importantes réserves au sujet de la construction d'un port en eau profonde à La Palmyre¹⁰²⁴. Selon lui, la municipalité, en prenant à sa charge les frais de construction de ce port de plaisance, court un risque financier majeur. De plus, ce dernier tient à souligner qu'en novembre 1990, il était clairement spécifié dans le projet que si le port de plaisance ne pouvait être construit, il n'y aurait pas non plus de complexe immobilier. Or, la municipalité a finalement donné son accord pour la vente de terrains en bord de mer à la société Camille Rayon même si le port ne voit pas le jour. Enfin, Alain Plaud considère qu'une urbanisation de ce secteur ne serait concevable que si cette dernière était limitée, comme le prévoit la loi par l'intermédiaire de l'article L 146.2 du code de l'urbanisme. Ce dernier prévoit en effet que désormais ne peuvent être implantés dans un site naturel tel que Bonne Anse uniquement des aménagements légers tels que des chemins piétonniers ou encore des aménagements nécessaires à l'exercice d'activités agricoles, de pêche, conchylicoles, pastorale ou forestière. De plus, dans la continuité de la loi Littoral adoptée en 1986, l'article L 146.4 permet une extension modérée de l'urbanisation des espaces proches du rivage à la condition que cette extension soit « *justifiée et motivée, dans le plan d'occupation des sols, selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de*

1024. Lettre du directeur de l'Équipement de Charente-Maritime adressée au sous-préfet, 29 juillet 1992, Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17 (dépouillement avant classement, 2008).

*l'eau*¹⁰²⁵ ».

Toutefois, ces critères ne s'appliquent pas si l'urbanisation est conforme aux dispositions en vigueur du schéma directeur de la commune si ces dernières sont compatibles avec celles d'un schéma de mise en valeur de la mer. Si la commune ne dispose pas de ces derniers documents, elle peut toutefois étendre son urbanisation après avoir obtenu l'accord du représentant de l'Etat dans le département, le préfet de Charente-Maritime. C'est pourquoi la lettre du directeur départemental de l'équipement au sous-préfet est d'une grande importance. Ce dernier continue son argumentation en expliquant que la hauteur de l'engagement de la société Camille Rayon dans le projet n'est pas clairement établie. Selon lui, ce groupe ne prend aucun risque si le projet échoue, ce qui n'est pas le cas de la municipalité. De plus, ce dernier émet de sérieux doutes quant au choix de cette société d'aménagement. Il évoque notamment le respect du code des marchés publics, en particulier concernant l'appel à concurrence obligatoire¹⁰²⁶. Ainsi, le directeur de la DDE de Charente-Maritime se prononce contre la construction d'une cité lacustre à La Palmyre. L'Etat va suivre cet avis puisque le projet Camille Rayon finit par être débouté. C'est ainsi que la configuration portuaire du port de La Palmyre est restée celle de sa création fortuite.

Si l'aménagement d'une cité lacustre n'a pas pu avoir lieu, le port de plaisance de La Palmyre n'est pas pour autant assuré d'avoir un avenir car même si Bonne Anse a été, ces dernières années, l'objet de projets d'aménagements importants, le site naturel a, quant à lui, continué son évolution. En novembre 1995, alors que le site de Bonne Anse est l'objet d'un projet de réserve naturelle, le service maritime de la DDE fait un rapport pour le moins alarmant. D'après un rapide calcul de la sédimentation possible de la zone, les experts de la SOGREAH avancent que, si aucun phénomène nouveau n'apparaît, la lagune devrait se fermer approximativement en 2025¹⁰²⁷. Par exemple, l'ouverture naturelle d'un second chenal en 1978 suite à différentes tempêtes, et que personne n'avait pu prévoir, a retardé de dix ans l'évolution envisagée du site.

1025. Code de l'Urbanisme, 2007, consulté le 24/06/13, URL : http://www.legifrance.gouv.fr/telecharger_pdf.do?cidTexte=LEGITEXT000006074075.

1026. [Lettre du directeur de l'Équipement de Charente-Maritime adressée au sous-préfet, 29 juillet 1992, Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17 \(dépouillement avant classement, 2008\)](#).

1027. [Projet de réserve naturelle à Bonne Anse, 7 novembre 1995, Dossier La Palmyre, Service Maritime, DDTM 17 \(dépouillement avant classement, 2008\)](#).

La flèche sableuse a terminé sa progression perpendiculaire à la côte et la continue, par accumulation du sable, le long de cette dernière en direction du sud-est. De plus, les experts considèrent que Bonne Anse est drainée grâce aux courants de marée, ce qui signifie que l'accès naturel au port pourrait être préservé, selon le service maritime, jusqu'en 2005–2010 (fig. ??).

FIGURE 8.16 – Vue aérienne du site de Bonne Anse, 2010 ¹⁰²⁸



En 2003, à l'approche de la saison estivale, alors que la municipalité a tout mis en œuvre pour que sa station balnéaire possède son port de plaisance, la proximité des plages de l'entrée du port rend finalement la zone de baignade dangereuse. En mai, la communauté d'agglomération décide de ne plus surveiller les plages de la station balnéaire. En complément de ces conflits d'usage, le chenal d'accès au port continue de s'ensabler et il n'est pas rare que les bateaux s'échouent. La municipalité se voit donc dans l'obligation de prendre des mesures de

restriction et de signalisation de la zone de baignade. Malheureusement, cela ne suffit pas à éviter un drame. Le 14 juillet, une estivante qui se baignait est emportée par de violents courants. Suite à cette noyade, la sous-préfecture de Charente-Maritime décide d'interdire immédiatement la baignade dans cette zone dangereuse.

De plus, en 2008, l'ensablement de la lagune complique encore l'accès au port de La Palmyre. Le nouveau maire, Robert Jono, déclare alors à la presse que depuis vingt ans, on ne lui parle que de l'issue fatale du port de La Palmyre. Mais selon lui, les courants sont encore importants et le port ne serait pas menacé par un comblement définitif¹⁰²⁹. Si l' élu se veut rassurant concernant la pérennité de son port de plaisance, une enquête sur place au plus près de l'équipe municipale nous a permis de saisir le scepticisme ambiant face à cette nature versatile et pour certains, le phénomène d'ensablement leur semble irréversible.

La municipalité des Mathes, en lançant le pari fou d'avoir sa propre station balnéaire, a réussi son projet avec la naissance de La Palmyre. Divers équipements touristiques ont été mis en place afin d'attirer une population variée de vacanciers. Mais la création de cette station balnéaire n'a pas été envisagée sur le long terme. Les actions municipales reflètent un certain empressement à développer de manière parfois démesurée de nouvelles infrastructures pour attirer encore plus de touristes dans une station balnéaire qui, l'été, est déjà saturée. Mais le point le plus remarquable de cette étude est la négation constante d'un environnement local défavorable à l'implantation de ces infrastructures. Le petit port de plaisance de La Palmyre est né de manière fortuite suite à l'aménagement d'une digue de protection du littoral. Vouloir préserver son activité à tout prix relève de ce que l'on pourrait appeler de l'acharnement thérapeutique. Puis envisager de créer une cité lacustre à Bonne Anse témoigne d'une vision municipale biaisée par la promesse d'une prospérité économique. L'histoire du port de La Palmyre est un parfait exemple de l'histoire de la domination de l'Homme sur la Nature qui parfois ne se laisse pas dompter aussi facilement que l'Homme l'aurait espéré.

1029. « Sables mouvants », *Sud-Ouest*, 14 mai 2008, Archives personnelles.

* * *

A l'instar d'une ville portuaire telle que La Rochelle, d'autres villes de Charente-Maritime ont voulu s'équiper d'un port de plaisance. Mais toutes ne disposaient pas de la configuration idéale de la rade de La Rochelle. La Palmyre est le parfait exemple de l'aménagement non-durable d'un port de plaisance sur un site dont l'évolution est imprévisible. Tout comme les élus rochelais, ceux des Mathes ont rêvé d'accéder au statut de capitale du nautisme. Claude Caillé a d'ailleurs déclaré vouloir faire de La Palmyre le port Grimaud de l'Atlantique. Mais les projets ambitieux de la municipalité n'ont pas eu le succès escompté, comme ce fut le cas au début des années 1960 pour le projet Richelieu à La Rochelle. Malgré une opinion publique plutôt défavorable et des rapports d'experts alarmants, les élus ont porté leur projet d'aménagement portuaire jusqu'à ce que les autorités compétentes en aménagement les arrêtent dans leur entreprise qui semblait pourtant vouée à l'échec depuis longtemps dans une zone naturelle particulièrement évolutive. Dans le cas de Royan et de La Palmyre, cet outil de développement territorial, que constitue la plaisance, a parfois nui au symbole du tourisme balnéaire, la plage. L'extension du port de Royan a perturbé la cohérence urbaine mise en place par Claude Ferret mais a aussi entraîné la disparition d'une partie de la plage de la grande Conche. Celles situées aux abords du port de La Palmyre ont été, de manière sporadique, inexploitable pour la baignade. Ces deux études de cas de Royan et de La Palmyre confirment que, si la plaisance est un important outil de développement, elle peut aussi s'avérer être un élément perturbateur d'une certaine cohérence environnementale.

Conclusion

Le port de plaisance La Rochelle est l'objet d'un bilan mitigé lorsqu'il fête ses dix ans en 1982 qui se traduit notamment par l'impatience collective des commerçants et des habitants de vivre dans un quartier en chantier permanent. De plus, la dynamique portuaire ne suffit pas à rompre un certain isolement des Minimes. Différentes initiatives vont alors être mises en place afin de créer des aménagements permettant de faire le lien entre un centre-ville idéalisé et le quartier portuaire que les élus souhaitent faire devenir la vitrine moderne de la ville. En 2000, La Rochelle est choisie comme ville associée pour l'organisation des épreuves de voile au sein

de la candidature de Paris aux Jeux olympiques de 2008. Mais ce rêve, qui semble sur le point de se réaliser, ne se concrétise finalement pas puisque Pékin est choisie. En 2005, afin de répondre à une demande toujours croissante, un projet d'extension du port voit le jour. Après de longues années de procédures et de chantier, le port des Minimes possède désormais un quatrième bassin. Atteignant un capacité d'accueil d'environ 5 000 places, il devient, en 2014, l'un des plus grands ports de plaisance au monde. Même sa candidature associée à celle de Paris aux Jeux olympiques de 2008 n'aboutit pas positivement, la ville, en ayant déjà à sa disposition les équipements nécessaires à l'accueil de ce type d'événement, a vécu son rêve olympique. Il n'était d'ailleurs pas question de proposer la restructuration de la forme urbaine comme dans la métropole, ni l'amélioration importante du système de transports, ou encore la réorganisation des fonctionnalités des quartiers centraux ou périphériques, ne serait-ce que parce que le site où se dérouleront les épreuves nautiques est relativement isolé. En Chine, la plupart des investissements concernent la métropole de Pékin et très peu la station de Qingdao située à un millier de kilomètres ¹⁰³⁰. Il en est de même à La Rochelle, où il est question d'utiliser les infrastructures disponibles et de limiter les nouveaux aménagements. La construction la plus coûteuse est un village olympique de 850 places de sorte que les retombées du spectacle des Jeux ne risquent pas d'être entachées par le fardeau de la gestion d'installations trop grandes, trop coûteuses ou mal adaptées aux usages sportifs de la population. Le cas de La Rochelle montre qu'une candidature olympique peut s'inscrire dans un projet de développement local et peut renforcer une politique de développement touristique. Il paraît essentiel pour les villes moyennes candidates de ne pas céder, sous le poids de la concurrence, à la tentation d'engager des constructions et aménagements importants d'autant plus que l'élection de la ville-hôte (dont elle dépend) est tributaire d'enjeux géopolitiques qui la dépassent ¹⁰³¹. À l'heure de la modernisation écologique qui doit se faire dans le cadre contraint des politiques d'austérité en Europe ¹⁰³², l'exemple montre que la ville-associée peut offrir des solutions viables permettant à la fois de réduire les coûts financiers, de pallier la question du dépassement des délais de livraison des équipements et de s'inscrire dans une démarche de développement durable. S'il est

1030. GOLD J. R. et GOLD M. M., *Op. cit.*

1031. AUGUSTIN J.-P., « Installations olympiques, régénération urbaine et tourisme », *Téoros*, n° 27, 2008, p. 31–35.

1032. KARAMICHAS J., *The Olympic Games and the environment*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2014, 242 p.

vain de chercher dans le passé les solutions au défi écologique contemporain, la compréhension des enjeux de la candidature de la ville associée de La Rochelle permet de mieux comprendre le présent pour envisager l'avenir.

D'autres villes de Charente-Maritime ont voulu s'équiper d'un port de plaisance. Après avoir analysé l'extension des Minimes, nous avons voulu savoir s'il existait, au sein du développement tentaculaire des aménagements portuaires de plaisances dans le département, des dérives. L'absolue nécessité d'être équipé d'un port de plaisance, outil de développement touristiques paraissant désormais indispensable aux yeux de certaines municipalités, a conduit à une perturbation d'une certaine cohérence territoriale. Notre regard s'est porté sur les cas de Royan où nous avons constaté que le port de plaisance a eu beaucoup de mal à s'intégrer à la cohérence urbaine et a finalement entraîné la disparition d'une partie de la plage, symbole par excellence du tourisme balnéaire. Enfin, l'aménagement d'un port de plaisance à La Palmyre au sein d'un site naturel particulièrement évolutif a été l'objet d'un questionnement concernant la nécessité d'un tel équipement à cet endroit précis. La Palmyre est le parfait exemple de l'aménagement non-durable d'un port de plaisance. A l'instar des élus rochelais, ceux des Mathes ont rêvé d'accéder au statut de capitale du nautisme. Claude Caillé a d'ailleurs déclaré vouloir faire de La Palmyre le port Grimaud de l'Atlantique. Mais les projets ambitieux de la municipalité n'ont pas eu le succès escompté, comme ce fut le cas au début des années 1960 pour le projet Richelieu à La Rochelle. Malgré une opinion publique plutôt défavorable et des rapports d'experts alarmants, les élus ont porté leur projet d'aménagement portuaire jusqu'à ce que les autorités compétentes en aménagement les arrêtent dans leur entreprise.

Conclusion générale

A la question : « La Rochelle est-elle devenue la capitale de la plaisance en Charente-Maritime ? », nous pouvons clairement répondre par l'affirmative. Toutefois, comme cette étude a pu le démontrer, ce statut est le fruit de la volonté d'acteurs locaux politiques et sportifs qui ont ardemment œuvré pour que la cité portuaire devienne « la capitale du tourisme nautique ». Afin de comprendre par quel processus la plaisance s'est développée en Charente-Maritime, nous avons dans un premier temps porté un regard global sur cette pratique.

Une étude théorique sur les notions de plaisance et de yachting a été menée. Alors que la plaisance est souvent considérée comme une pratique résultant de la démocratisation du yachting, les recherches entreprises ont permis d'apporter une analyse différente de ce phénomène. Notre théorie est donc que la plaisance, en tant que pratique hédoniste, ne peut pas avoir de commencement. Dans sa définition fondamentale, elle est en réalité à l'origine du yachting, pratique empreinte de distinction sociale apparue au milieu du XIX^e siècle dans l'esprit du cercle sportif. Puis, nous nous sommes interrogés sur le fait que le yachting était ou non à l'origine de la plaisance contemporaine. Si le yachting a fortement diminué à partir de la seconde moitié du XX^e siècle alors que la plaisance contemporaine connaissait un essor important, l'apparition de cette dernière est davantage la conséquence de l'évolution d'une société qui se tourne vers les loisirs. Toutefois, employer le terme de « démocratisation » paraît fort. En effet, alors que la fédération reine du sport populaire, la Fédération française de football, réunit 380 000 licenciés à la fin des années 1950, la Fédération française de voile reste encore un loisir confidentiel en ne comptant, quant à elle, que 9 000 licenciés. Il ne s'agit donc pas d'un phénomène de démocratisation mais plutôt de l'apparition d'une pratique plus accessible au sein de la plaisance liés à de nombreux facteurs de l'évolution culturelle, économique, sociale et technique d'une société.

De plus, nous avons pu constater que certaines théories avancées à l'échelle nationale ne se vérifiaient pas à l'échelle locale. En effet, alors que pour certains chercheurs spécialistes du loisir et des temps sociaux, les dégâts humains, matériels et psychologiques ne sont pas propices à une reprise immédiate des activités de loisirs après la Seconde Guerre mondiale, l'activité des Sociétés des régates de Charente-Maritime ne valident pas cette théorie.

A La Rochelle, la plaisance locale n'a d'ailleurs pas complètement cessé son activité durant la guerre, ce qui a pu entraîner une reprise officielle rapide. Dès 1946, la S.R.R., forte d'une

flotte de *Canetons* qui a augmenté durant la guerre, organisa un Championnat de France, puis en 1947 la célèbre course-croisière Plymouth - La Rochelle ainsi que d'épreuves pré-olympiques en 1948. En outre, après avoir menées des recherches sur l'évolution de la perception de l'élément marin et de la peur qu'il a pu générer jusqu'au milieu du XIX^e siècle, nous avons constaté que de nouvelles expérimentations telles que celle d'Alain Bombard sur la survie en mer, ou d'aventuriers partant à la découverte des mers du globe, ont encore davantage rassuré mais de manière inconsciente, les Français. Ces derniers se sont inscrits encore davantage dans un sentiment de plus grande confiance face à l'élément marin, ce qui se traduit parfois, comme ont pu en témoigner certains faits divers, par une inconscience du danger et des compétences à acquérir pour devenir un bon marin.

Puis, alors que des projets d'aménagements portuaires ne virent le jour à La Rochelle qu'au début des années 1960, certains chantiers navals firent leur révolution de manière assez précoce, en se lançant dès le début des années 1950 dans la construction de bateaux de plaisance plus accessibles que les yachts, qui ne pouvaient être, par leur coût de fabrication, que réservés à une certaine élite. La construction navale traditionnelle donnait toujours naissance à de magnifiques *yachts* mais cette dernière fut désormais secondée par une fabrication plus rapide et moins onéreuse de petites unités plus universelles telles que le *Corsaire*. Cette complémentarité des ambitions des régatiers et des constructeurs navals, qui avaient d'ailleurs parfois les deux statuts, permit à La Rochelle d'accéder au rang de cité du nautisme. Suite aux exploits d'Alain Bombard à bord de son *Hérétique*, Rochefort devint la Mecque du canot pneumatique. Le succès de son périple en mer aboutit en effet à une collaboration commerciale avec l'entreprise *Zodiac* qui décida de baptiser l'un de ses bateaux pneumatiques à moteur, le *Bombard*.

Afin de comprendre la mise en place de projets d'aménagements portuaires de plaisance à La Rochelle, il était aussi indispensable de saisir le contexte économique et social de la ville dans les années 1950–1960. Si au milieu du XX^e siècle, La Rochelle, qui fut l'objet d'un projet d'aménagement urbain par l'architecte Le Corbusier, était toujours dynamique grâce à une économie portuaire de pêche et de commerce, différents facteurs, dont ses conditions d'accès

par voie terrestre, n'étaient pas favorables à un développement industriel important. Victimes d'un important exode rural vers des régions plus attractives, les régions du centre et de l'ouest bénéficièrent, dans le cadre de la Reconstruction, d'un mouvement de décentralisation. La cité portuaire de La Rochelle fut ainsi le théâtre de l'implantation d'une branche délocalisée de l'usine Simca, située initialement dans la région parisienne. Mais la création de cette usine n'eut pas l'influence escomptée sur le développement économique de la région.

De plus, à la fin des années 1950, alors que plusieurs chantiers navals rochelais s'étaient déjà diversifiés vers la plaisance depuis 1952, cette pratique n'était pourtant pas considérée comme étant un secteur économique important par le maire André Salardaine. Le centenaire de la Société des Régates Rochelaises en 1960 fut alors l'occasion pour ses dirigeants d'insister fortement, avec le renfort d'une importante couverture médiatique, sur le potentiel économique que représentait la plaisance si la ville procédait à des aménagements. Finalement, les élus prirent conscience que la plaisance était peut-être le nouveau souffle économique dont La Rochelle avait besoin.

Après les premiers aménagements des infrastructures portuaires existantes, le conseil municipal ambitionnait désormais de faire de La Rochelle la future Nice de l'Atlantique. La municipalité commença à aménager son port en sachant qu'il faudrait malgré tout procéder rapidement à la création d'infrastructures portuaires conséquentes. En 1964, alors qu'Eric Tabarly remportait l'OSTAR et avec cette course le statut d'icône, le conseiller municipal Rémy Madiet, présenta au conseil municipal l'avant-projet de la marina Richelieu que ce dernier adopta. Symbole de la grandeur des ambitions de la municipalité, et à l'allure d'une petite Manhattan, de grands ensembles luxueux devaient être construits telle qu'une pyramide de 50 étages à l'extrémité de la pointe des Minimes. Le maire de La Rochelle, André Salardaine et son équipe, avaient donc décidé, en cette période faste pour la plaisance, d'en faire un élément important de développement économique pour la ville. Face au projet Richelieu, les Ponts et Chaussées présentèrent un autre projet moins ambitieux mais peut-être plus concevable. Après un débat passionné, le deuxième projet fut choisi et même si ce dernier paraissait moins risqué que le projet Richelieu, il entraîna malgré tout dans son sillage une mutation profonde du quartier des Minimes qui, jusqu'alors, semblait oublié car n'ayant bénéficié que de peu d'aménagements.

En 1969, alors que les digues du port étaient érigées, la future marina Richelieu était l'objet de discorde. Les élections municipales de mars 1971 permirent aux citoyens rochelais de se positionner en tant qu'arbitre entre deux candidats, André Salardaine et Michel Crépeau, aux visions a priori diamétralement opposées.

La plaisance a aussi eu un impact important sur l'aménagement du littoral à l'échelle du département. Les années 1960 ont marqué un tournant dans l'industrie du tourisme. Après s'être opposé à la Vendée pour l'obtention du label touristique de « Côte de Lumière », les instances touristiques ont envisagé de baptiser le littoral charentais : « Côte de Plaisance », signe fort de son engagement pour le développement de cette pratique. Cette dernière se développant dans d'autres régions littorales, les autorités départementales décidèrent de ne pas s'attribuer ce label et d'adopter finalement l'appellation moins vendeuse de « Côtes de Charentes ». Le succès de la plaisance incita aussi les collectivités à entreprendre de nombreux aménagements portuaires. Alors que La Rochelle se rêvait capitale nautique, d'autres villes ont déjà fait le pari de procéder à des reconversions de friches portuaires à destination de la plaisance. Puis, à partir du milieu des années 1960, les collectivités, fortement encouragées par les dirigeants de structures sportives, décidèrent de créer, en réponse à une demande de plus en plus forte, des infrastructures de plaisance. Mais comme nous avons pu le constater, la plaisance n'a pas toujours été une priorité pour certaines villes. Les urbanistes de la ville de Royan qui, après sa destruction, devaient assurer sa reconstruction, ne considérèrent pas, malgré un développement de la pratique au niveau local, important d'aménager un port de plaisance.

A la fin des années 1970, à l'approche des élections municipales de 1971, La Rochelle devint le théâtre d'une joute politique au sein de laquelle la création du port de plaisance joua un rôle prépondérant. Alors qu'André Salardaine, maire élu depuis 1959 et porteur du projet de création d'un port de plaisance depuis 1964, pensait pouvoir le mener à son terme, l'élu réalisa, à la fin des années 1960, que les élections municipales de 1971 pourraient lui être défavorables. En effet, l'aménagement d'un grand port de plaisance qui était un point du programme électoral du maire sortant en 1965 auquel ont adhéré les Rochelais pendant plusieurs années, devint

une affaire complexe à gérer pour André Salardaine. L'opposition, en la personne de Michel Crépeau, profita des doutes des Rochelais vis-à-vis d'un projet finalement perçu comme trop ambitieux, pour proposer sa politique en tant qu'alternative. Le port de plaisance était devenu le symbole d'une opposition politique. Si André Salardaine proposait aux Rochelais l'aménagement d'un port moderne et luxueux, Michel Crépeau envisageait, quant à lui, l'arrêt de la construction d'un port de plaisance aux Minimes mais aussi éventuellement d'y créer un port de pêche, activité qui, à ses yeux, avait plus d'importance. Comprenant que son avenir politique risquait d'être compromis, s'engagea alors une course effrénée pour l'équipe du maire André Salardaine qui entreprit au plus vite les travaux d'aménagement du port avec l'espoir qu'une fois le chantier démarré ce dernier ne serait pas arrêté.

Le vainqueur de cet affrontement fut Michel Crépeau. Cette rupture politique mit en suspens le destin du port des Minimes. Ce dernier, dont les travaux ont été suspendus, encombre la nouvelle municipalité qui ne sait pas quel avenir lui donner. Finalement, cette dernière décida de continuer son aménagement mais de manière assez lente afin que la ville ne prenne pas de risques financiers importants. Ce manque de confiance dans le projet de la part des élus n'incita pas la population à croire en l'avenir du quartier portuaire et à s'y installer. Selon la volonté municipale, l'aménagement du port eut lieu sur plus de dix ans. Le quartier subit quant à lui un développement plutôt lent, entravé notamment par la mise en place de barrières législatives telles que la Circulaire Guichard en 1973 et une conjoncture économique difficile.

Au début des années 1980, même si le projet porté par l'équipe d'André Salardaine semblait risqué pour les finances municipales, la stratégie de Michel Crépeau d'un aménagement lent du port et de son quartier risquait finalement de nuire à l'image de ce dernier considéré à raison comme un chantier permanent. Aménager un port de plaisance comportait des risques financiers que la municipalité de Michel Crépeau tenta de minimiser au maximum. En 1982, alors que le port attire de nombreux plaisanciers séduits par la promesse de futurs équipements touristiques, les dix ans de cet aménagement furent fêtés dans une ambiance quelque peu morose. Les commerçants, qui avaient pris des risques financiers en s'implantant dans ce quartier censé

devenir la vitrine moderne de La Rochelle, commencèrent à faire part de leur impatience au maire. L'équipe municipale tenta donc de trouver rapidement des dynamiques complémentaires pouvant insuffler plus de vie à ce quartier. La mise en place d'autres équipements touristiques tels qu'un aquarium ou un musée océanographique furent bénéfiques à l'image du quartier. La création de l'université de La Rochelle en 1993 aurait, par la suite, permis de créer ce lien manquant entre le centre-ville et le quartier des Minimes. En effet, considérer que le port des Minimes est un port de centre-ville lui confère une image positive associée au concept même de centre-ville.

Si, lors de la mise en place d'un projet de grand port dans le quartier des Minimes, les ambitions de certains de ces acteurs étaient que La Rochelle devienne la capitale française du nautisme, les différents chapitres de cette histoire ne valident pas cette affirmation. En effet, les épisodes tumultueux autour de la création de ce port n'ont pas joué en sa faveur dans la course aux aménagements entamée dès le début des années 1960 à l'échelle nationale. Pourtant, si la construction du port des Minimes ne commence qu'en 1969, cinq ans après l'adoption du projet par le conseil municipal, il convient de souligner ici que ce retard tant redouté par certains acteurs du monde politique et sportif local pour la réputation du port et donc de la ville, a été gommé au fil du temps par la construction d'une image d'un port moderne de centre-ville à grands renforts de discours et de supports publicitaires. Toutefois, ce discours positif des élus a finalement eu pour conséquence qu'aucun équipement ne fut mis en place pour créer une dynamique autre que la plaisance et qui permettrait d'attirer une population plus large. En 2005, hormis le port qui attirait de nombreux plaisanciers et le Grand Pavois durant quinze jours à l'automne, seule la plage attirait encore les estivants sur la pointe des Minimes.

Enfin, véritable récompense de quasiment un demi siècle d'efforts de la part des acteurs locaux pour que La Rochelle obtienne ce statut tant rêvé de capitale du nautisme en France, la ville qui était candidate, fut choisie par les instances olympiques en tant que ville-associée de Paris pour les Jeux olympiques de 2008. Malgré une configuration géographique d'impasse et un manque d'équipements qui ne seraient pas liés à l'industrie de la plaisance, les municipalités successives d'André Salardaine, Michel Crépeau puis de Maxime Bono ont réussi à faire du port des Minimes, la vitrine moderne de La Rochelle.

Suivant ou non l'exemple de cette capitale de la plaisance, des villes de Charente-Maritime voulurent s'équiper d'un port de plaisance. Mais toutes ne disposaient pas de la configuration idéale de la rade de La Rochelle. La Palmyre est le parfait exemple de l'aménagement non-durable d'un port de plaisance sur un site à l'évolution imprévisible. Les élus des Mathes rêvèrent d'accéder eux aussi au statut de capitale du nautisme en voulant faire de la station balnéaire de La Palmyre le port Grimaud de l'Atlantique. Toutefois, les projets ambitieux de la municipalité n'eurent le succès escompté. Malgré une opinion publique plutôt défavorable et des rapports d'experts alarmants, les élus s'obstinèrent à porter leur projet d'aménagement portuaire jusqu'à ce que les autorités compétentes en aménagement les arrêtent dans leur entreprise qui semblait pourtant vouée à l'échec depuis longtemps dans une zone naturelle particulièrement évolutive.

L'outil de développement territorial que constitue la plaisance s'est intégré de manière cohérente au sein d'une ville telle que La Rochelle dont la configuration géographique se prêtait plutôt bien à un tel aménagement. Toutefois, la plaisance a aussi, comme ce fut le cas à Royan et à La Palmyre, nui au symbole du tourisme balnéaire qu'est la plage. L'extension du port de Royan perturba la cohérence urbaine mise en place par Claude Ferret mais entraîna aussi la disparition d'une partie de la plage de la Grande Conche. Les plages situées aux abords du port de La Palmyre ont, elles aussi, été, de manière sporadique, inexploitable pour la baignade. Cette thèse confirme donc que, si la plaisance est un important outil de développement, elle peut aussi s'avérer être un élément perturbateur d'une certaine cohérence environnementale. Alors que dans les années 1960–1970, le port de plaisance était considéré comme un équipement valorisant pour les stations balnéaires, le tourisme nautique, suite au développement tentaculaire des infrastructures portuaires lui étant destinées, est parfois devenu une menace pour le tourisme balnéaire.

Table des matières

Introduction générale	3
I L'essor d'un loisir nautique, la plaisance (XIX^e-XX^e siècles)	27
1 La plaisance, une démocratisation du yachting ?	31
1.1 Une pratique hédoniste ancestrale (des origines au XVI ^e siècle)	33
1.1.1 Une proto-plaisance préhistorique ?	33
1.1.2 Une <i>Mare nostrum</i> familière et une <i>Terra incognita</i> à apprivoiser	35
1.1.3 La violence de l'eau, signe de la colère divine	39
1.2 Une pratique qui se codifie pour devenir yachting	45
1.2.1 Du <i>jacht</i> au <i>yacht</i> , de la guerre à la promenade	45
1.2.2 Une pratique en lien avec un transfert culturel ?	53
1.3 Une pratique sociale qui évolue	58
1.3.1 Une diffusion grâce à des institutions	58
1.3.2 Une promotion grâce à d'illustres figures	62
1.4 L'émergence d'une plaisance contemporaine	79
1.4.1 Vers une révolution culturelle du temps libre	79
1.4.2 Le yachting, objet d'une lutte des classes	84
2 La Charente-Maritime, terreau d'un important engouement pour la plaisance (1945–1960)	95
2.1 Une reprise officielle de la plaisance à La Rochelle (1945–1952)	97
2.1.1 Une libération des loisirs nautiques ?	97

2.1.2	De nouveaux bateaux pour de nouvelles pratiques	108
2.1.3	Les régates, un reflet d'activités variées autour de la plaisance	116
2.2	De nouvelles ambitions pour la plaisance (1952–1960)	126
2.2.1	Une construction navale en pleine révolution	126
2.2.2	Un regard plus confiant sur le risque marin	133

II Une période propice aux projets d'aménagements portuaires (1960–1971) 157

3 La plaisance à La Rochelle porteuse d'un nouveau souffle économique ? (1960–1964) 161

3.1	Une refonte profonde des politiques nationales d'aménagement	162
3.1.1	Une expertise pour une amorce de politique territoriale	162
3.1.2	Une décentralisation dans le respect d'une France bigarrée	168
3.2	Une région à l'économie fragile	173
3.2.1	Une trame urbaine à redessiner	173
3.2.2	Une ville en quête d'un nouveau souffle économique	177
3.3	La Rochelle, future Nice de l'Atlantique ?	186
3.3.1	Des ambitions touristiques au second plan	186
3.3.2	Une ville qui se rêve finalement capitale du tourisme nautique	193
3.3.3	Un succès qui nécessite de nouvelles infrastructures	198

4 Un projet à la hauteur des ambitions municipales (1964–1971) 207

4.1	Une promotion de la plaisance qui encourage la pratique	209
4.1.1	Eric Tabarly, histoire d'une médiatisation de l'exploit sportif	209
4.1.2	Rémy Madier, défenseur d'une capitale nautique à La Rochelle	214
4.1.3	Une définition du profil type du plaisancier (1967-1970)	216
4.2	Deux projets pour un port	221
4.2.1	Le projet Richelieu ou l'idée d'une station balnéaire complète à La Rochelle	222

4.2.2	Les élections municipales de 1965, un frein pour le projet ?	226
4.2.3	Un débat passionné pour un choix de projet	230
4.3	Le choix des Minimes, un site oublié	237
4.3.1	Un territoire à l’empreinte historique riche	237
4.3.2	Un aménagement qui tarde à se concrétiser	244
4.3.3	La Marina Richelieu, objet d’une forte confrontation politique	258
5	La plaisance, un élément important de l’évolution du littoral charentais (1962–1969)	265
5.1	Un paysage portuaire qui se redessine (1962–1969)	267
5.1.1	Une guerre toponymique pour un élan touristique	267
5.1.2	La solution provisoire de la reconversion de friches portuaires (1962-1966)	273
5.1.3	La nécessité d’infrastructures portuaires modernes (1965-1969)	281
5.2	Royan, une renaissance sous le signe du tourisme nautique ?	291
5.2.1	Une ville à la tradition maritime forte et plurielle	291
5.2.2	Une tropicalisation moderne de l’espace balnéaire	297
5.2.3	La plaisance, un élément perturbateur de la cohérence urbaine	302
III	Une plaisance qui devient tentaculaire (1971–2005)	313
6	Un changement de cap pour le port des Minimes (1971–1982)	317
6.1	Une rupture politique pour un nouveau visage portuaire	318
6.1.1	Le port de plaisance, un enjeu essentiel des élections municipales de 1971	318
6.1.2	La fin du port d’André Salardaine	323
6.2	La naissance discrète du port des Minimes	326
6.2.1	Un port mal-aimé et encombrant pour la municipalité	326
6.2.2	Une lutte pour un port qui s’enlise	331
6.2.3	Un plan d’aménagement reflétant une certaine prudence	340
6.3	L’aménagement délicat du quartier portuaire	351

6.3.1	De premières infrastructures pour un port qui prend vie	351
6.3.2	Une évolution législative défavorable	360
6.3.3	De premiers programmes immobiliers sortent difficilement de terre . . .	368
7	Une lutte permanente pour une pérennité des aménagements (1982–2005)	375
7.1	Une lenteur dans les aménagements qui exaspère la population	377
7.1.1	Un premier bilan mitigé pour un port qui fête ses dix ans	377
7.1.2	Une impatience collective des commerçants et des habitants	382
7.2	Les Minimes, une vitrine moderne de La Rochelle ?	386
7.2.1	Une dynamique portuaire qui ne suffit pas à rompre l’isolement du quartier	386
7.2.2	Des Jeux olympiques pour une capitale nautique	392
7.2.3	Un port qui devient tentaculaire	404
8	La plaisance, une potentielle menace pour le tourisme balnéaire ? (1976–2005)	413
8.1	Royan, un port qui s’intègre difficilement à la cohérence urbaine	414
8.1.1	La plage et le casino, symboles d’un tourisme balnéaire en danger . . .	414
8.1.2	Des élections municipales déterminantes (1989)	416
8.1.3	Une extension responsable d’une mutation urbanistique	421
8.2	La Palmyre, un aménagement portuaire menacé	427
8.2.1	Une station balnéaire dans un environnement naturel extrêmement évolutif	428
8.2.2	La naissance fortuite du port de plaisance	434
8.2.3	Une cité lacustre pour un port Grimaud de l’Atlantique	444
	Conclusion générale	461

La Rochelle, capitale de la plaisance en Charente-Maritime (1945–2005)

Résumé : Le 13 juillet 2001, La Rochelle, ville-associée à la candidature de Paris pour l'organisation des Jeux olympiques de 2008, est en effervescence. La population avec à sa tête les élus et responsables du nautisme attendent de connaître le verdict du Comité International Olympique qui permettrait à cette cité portuaire du littoral atlantique français de devenir l'un des centres mondiaux du nautisme. Si Pékin puis Londres en 2012 sont préférées à Paris, et donc par extension à La Rochelle, le fait d'avoir été choisie au niveau national confère déjà à la ville la reconnaissance d'une image de capitale du nautisme. L'objet de cette thèse est donc de saisir par quels moyens La Rochelle, dans un premier temps port de pêche et de commerce, a pu devenir un port de plaisance aux débuts des années 1970 puis en 2015 le plus grand port de plaisance de la façade atlantique française avec une capacité d'accueil de 4 800 bateaux. Après avoir réalisé une analyse théorique approfondie sur les origines de cette pratique hédoniste qu'est la plaisance, une enquête a été menée sur l'essor de ce loisir depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. L'analyse de l'histoire de la Société des Régates Rochelaises mais aussi de plusieurs destins apporte un éclairage important sur les raisons de la création d'un tel aménagement dans cette ville. Ainsi, au début des années 1960, la plaisance, devient porteuse à La Rochelle d'un nouveau souffle économique pour une ville dont les activités traditionnelles commencent à décliner. Dès lors, des projets d'aménagements ambitieux visant à transformer cette cité maritime en station balnéaire complète voient le jour. A l'échelle de la Charente-Maritime, alors que le littoral faillit être baptisé « Côtes de plaisance », une véritable course à l'aménagement est entreprise. L'outil de développement territorial qu'est le port de plaisance constituait un élément valorisant de la station balnéaire, mais a fini, en devenant tentaculaire, par menacer le tourisme balnéaire.

Mots-clés : port, nautisme, loisirs, aménagement, littoral, Poitou-Charentes

La Rochelle, capital city of leisure boating in Charente-Maritime (1945–2005)

Abstract: On July 13th 2001, the city of La Rochelle, involved with Paris in a candidacy for Olympic Games 2008, was seething with excitement. At the head of local population, elected representatives and managers of local yachting activities were waiting for the verdict of the International Olympic Committee, which would turn the small coastal city into a world-class centre of water-based sports. Although Beijing, and later London in 2012 were preferred, the Paris candidacy has awarded La Rochelle an international reputation. This thesis aims to describe how the city, primarily a fishing and trade harbour, hosted a marina in the early 1970's that eventually became the largest one of the French Atlantic coast, with more than 4800 moorings. Based on theoretical concepts underlying leisure boating activities, a comprehensive study was carried out on documentary data since World War II. Tracing back the history of the local yachting club Sociétés des Régates Rochelaises and the life of renowned sailors shed a new light on the root causes of coastal management in the city. In the early 1960's, leisure yachting was a fresh boost to declining economic activities. Since then, ambitious projects were planned with the aim of turning La Rochelle into a seaside resort. The race for coastal planning was engaged at the broader scale of the Charente-Maritime department, which was almost nicknamed "Leisure coasts". The La Rochelle marina was an important tool of territorial development and a valuable element of the city, but its sprawling growth eventually became a threat to seaside tourism.

Keywords: harbour, yachting, leisure, management, coast, Poitou-Charentes



UNIVERSITÉ DE LA ROCHELLE

École Doctorale Lettres Pensées Arts et Histoire (LPAH)
Centre de Recherches en Histoire Internationale et Atlantique (CRHIA)

Thèse présentée par

Marie Dussier

soutenue le 8 juillet 2015

pour obtenir le grade de Docteur de l'Université de La Rochelle
Discipline : Histoire et civilisations des mondes modernes et
contemporains

La Rochelle, capitale de la plaisance en Charente-Maritime (1945–2005)

**Etude sur l'évolution d'un loisir nautique et de ses aménagements
urbano-portuaires**

Tome 2

devant le jury composé par :

Christophe Bouneau	Professeur	Université Bordeaux Montaigne	Rapporteur
Loïc Vadelorge	Professeur	Université de Paris-Est Marne-la-Vallée	Rapporteur
Louis Marrou	Professeur	Université de La Rochelle	Examineur
Bruno Marnot	Professeur	Université de La Rochelle	Directeur de thèse

Sources

Sources primaires

1.1 Archives Départementales de Charente-Maritime (ADCM)

Série W, Fonds Direction de l'Équipement, Service Maritime, Subdivision Rochefort Hydrologie Maritime

non daté Port de plaisance bassin 1

non daté, liasse 13, dossier M8 Délibérations du Conseil municipal, Aménagement du port de plaisance

non daté, liasse 13, dossier M8 Port de Marennes

19/06/1969 Lettre du CIATL à la Direction Départementale de l'Équipement

Autres fonds

non daté, 28 Fi 3657 Photographie, Côte bordant la rue de la Sauvagère, Quartier des Minimes

non daté, 29 Fi 236 Photographie, André Salardaine dans son bureau à la mairie de La Rochelle

non daté, 29 Fi 237 Photographie, Michel Crépeau dans son bureau à la mairie de La Rochelle

?/?/1963, 2132 W 33 Procès-verbal de réunion, Office départemental du tourisme

?/?/1964, 2132 W 33 Rapport d'activité annuel, Office départemental du tourisme

01/03/1956, 2132 W 33 Procès-verbal, Réunion de la sous-commission de l'équipement urbain de Charente-Maritime

?/08/2000 Rapport du Conseil Régional de Poitou-Charentes

1.2 Archives Municipales de La Rochelle (AMLR)

1D3/79 Comptes rendus analytiques du Conseil municipal, 1979

1D3/80 Comptes rendus analytiques du Conseil municipal, 1980

1D3/81 Comptes rendus analytiques du Conseil municipal, 1981

1D3/84 Comptes rendus analytiques du Conseil municipal, 1984

1D3/85 Comptes rendus analytiques du Conseil municipal, 1985

1D3/87 Comptes rendus analytiques du Conseil municipal, 1987

1D3/88 Comptes rendus analytiques du Conseil municipal, 1988

1D3/92 Comptes rendus analytiques du Conseil municipal, 1992

1D3/93 Comptes rendus analytiques du Conseil municipal, 1993

1D3/94 Comptes rendus analytiques du Conseil municipal, 1994

44w1 Elections municipales, propagande 1965 – 1971

- non daté, Fonds Camille Robreau La nouvelle plage de la Concurrence, carte Postale ancienne ancienne, 5 Fi 2812
- non daté, Fonds Camille Robreau La place du Casino à l'heure du bain, carte Postale ancienne ancienne, 5 Fi 3089
- non daté, Fonds Camille Robreau Le Casino du Mail, côté mer, carte postale ancienne, 5 Fi 3090
- non daté, dossier TEMP2512 Inauguration du café-bar de la Pergola et de la plage de la Concurrence
- non daté, 3 D 10 Comité de défense des intérêts (et des fêtes) des Minimes 1930–1982
- 15/03/1959, inventaire 605 Elections municipales des 8 et 15 mars 1959
- ?/?/1997, boîte non classée 314W2 Chambre syndicale régionale du commerce et des industries nautiques Sud-Atlantique
- ?/?/1997, boîte non classée 314W2 Filière nautique en Poitou-Charentes, Enquête du CINSA
- ?/?/2008, boîte non classée 314W2 Dossier Chine, Sports JO 2008
- ?/?/2008, boîte non classée 314W9 Paris - Ile de France 2008. La Rochelle Voile olympique

1.3 Archives de la Régie du Port de Plaisance de La Rochelle (ARPPLR)

- ?/07/1969 Vue aérienne des travaux du port des Minimes
- ?/07/1970 Vue aérienne des travaux du port des Minimes
- ?/07/1971 Vue aérienne de La Rochelle
- ?/?/1972 Photographie des premiers pontons du port des Minimes, bassin du Lazaret
- ?/?/1972 Vue aérienne, Digue du Lazaret
- ?/?/1978 Vue aérienne du port des Minimes
- ?/?/1981 Vue aérienne du bassin du Lazaret, Port des Minimes
- ?/?/1982 Vue aérienne du port des Minimes

1.4 Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)

- non daté, B15 Programme d'équipements des ports de plaisance français
- non daté, C56 Entretien des petits ports de Charente-Maritime
- non daté, C58 Projet de construction d'un port en eau profonde à l'île d'Aix (1968-1971)
- non daté, C105 Développement des ports de la Charente-Maritime (ports de plaisance : étude de la SOGREAH, 1975)
- non daté, C139 Port de Saint-Denis-d'Oléron
- non daté, dossier La Palmyre Etude de définition du concept touristique de la station et pré-programme de l'opération, Commune des Mathes
- non daté, dépouillement avant classement Définition du concept touristique de la commune des Mathes, Rapport de la société CRISTAL
- ?/04/1974, dossier Royan Rapport général sur l'extension du port de plaisance de Royan, Laboratoire Central d'Hydraulique de France
- ?/?/1977, dépouillement avant classement Vue aérienne des travaux de défense de la côte, La Palmyre

- ?/?/1977, dépouillement avant classement Vue aérienne de bateaux au mouillage, La Palmyre
- ?/06/1977, dépouillement avant classement Etude de défense du littoral entre La Coubre et Saint-Palais-sur-Mer, Laboratoire Central d'Hydraulique de France
- 25/08/1982, dossier La Palmyre Un petit port comme on n'en fait (presque) plus, Sud-Ouest
- ?/?/1986, dossier 4 Etude prospective d'aménagement du littoral de la Charente-Maritime, Laboratoire Central d'Hydraulique de France
- 21/05/1987, dossier La Palmyre L'irrésistible ascension de La Palmyre, France-Soir
- 27/11/1989, dossier La Palmyre Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal
- ?/07/1992, dossier La Palmyre Projet de port de plaisance et de cité lacustre à La Palmyre est, Commune des Mathes
- 29/07/1992, dossier La Palmyre Lettre du directeur de l'Equipement de Charente-Maritime adressée au sous-préfet
- ?/05/1993, dossier Royan Extension du port de plaisance, Enquête publique, BCEOM Société Française d'Ingénierie
- 07/11/1995, dossier La Palmyre Projet de réserve naturelle à Bonne Anse

Sources secondaires

2.1 Archives Départementales de Charente-Maritime (ADCM)

- 11/04/1945, Jx 262/1 Tragique partie de yachting sur le lac d'Hourtin
- 14/05/1945, Jx 262/1 Sans titre
- 22/05/1945, Jx 262/1 Les régates annuelles d'aviron du R.C Castillonnais
- 11/07/1945, Jx 262/1 La S.R.R. organise une régates le 14 juillet
- 12/07/1945, Jx 262/1 Programme des fêtes du 14 juillet
- 15/07/1945, Jx 262/1 Photo des régates du 14 juillet (Canetons)
- 17/07/1945, Jx 262/1 Résultats des régates d'aviron de Marmande.
- 20/07/1945, Jx 262/1 les championnats de France juniors de yachting à la voile
- 31/07/1945, Jx 262/1 L'équipe des Canards rochelais devient champion du Poitou.
- 15/08/1945, Jx 262/1 Régates du 12 août 1945
- 15/08/1945, Jx 262/1 Société des Régates Rochelaises : Croisière du 15 août à l'île d'Aix
- 23/08/1945, Jx 262/1 championnat de France de yachting à la voile en Ile-de-France
- 24/08/1945, Jx 262/1 Les régates organisées par la S.R.R les 18 et 19 août ont remporté leur succès habituel
- 02/09/1945, Jx 262/1 La S.R.R. organise deux courses sur le parcours habituel
- 03/09/1945, Jx 262/1 Régates du cercle de voile d'Arcachon
- 05/09/1945, Jx 262/1 Régates du dimanche 2 septembre
- 05/02/1946, Jx 262/2 L'exposition de la Société des Régates Rochelaises
- 09/02/1946, Jx 262/2 L'exposition de la Société des Régates rochelaises s'ouvre cet après-midi à la Bourse
- 11/02/1946, Jx 262/2 L'exposition de la SRR a recueilli un succès exceptionnel
- 14/02/1946, Jx 262/2 L'exposition de la Société des Régates Rochelaises
- 14/02/1946, Jx 262/2 L'exposition de la Société des Régates rochelaises 2
- 16/02/1946, Jx 262/2 En marge de la belle exposition des Régates Rochelaises : description et caractéristiques des vedettes rapides
- 27/02/1946, Jx 262/2 Après l'exposition de la Marine le palmarès des œuvres présentées
- 18/04/1946, Jx 262/2 L'assemblée générale de la Société Nautique Marandaise aura lieu le 24 avril.
- 19/04/1946, Jx 262/2 Les régates du 14 avril
- 03/05/1946, Jx 262/2 Régates
- 16/05/1946, Jx 262/2 Résultats des régates du 1er et 5 mai et de la "Coupe de la Libération" du 12 mai
- 29/06/1946, Jx 262/2 Société des régates rochelaises
- 06/07/1946, Jx 262/2 Société des régates rochelaises
- 22/07/1946, Jx 262/2 Course Cowes-Dinard depuis Saint-Malo
- 12/08/1946, Jx 262/2 Championnat de France à deux équipiers

- 20/08/1946, Jx 262/2 En marge du championnat de France de yachting un beau sport méconnu
- 20/08/1946, Jx 262/2 De belles épreuves de yachting se disputeront cette semaine à La Rochelle
- 20/08/1946, Jx 262/2 De belles épreuves de yachting se disputeront cette semaine à La Rochelle 2
- 22/08/1946, Jx 262/2 Championnat de France à deux équipiers
- 24/08/1946, Jx 262/2 Championnat de France à deux équipiers
- 24/08/1946, Jx 262/2 La grande journée des régates rochelaises
- 24/08/1946, Jx 262/2 Régates
- 26/08/1946, Jx 262/2 Championnat de France à deux équipiers : L'équipage Hervé-Jay est champion
- 26/08/1946, Jx 262/2 Régates
- 28/08/1946, Jx 262/2 En marge du championnat de France de yachting
- 29/08/1946, Jx 262/2 Aux championnats de yachting à La Rochelle
- 09/01/1947, Jx 262/4 Avis aux navigateurs
- 01/02/1947, Jx 262/4 Ce qui ne s'était pas vu depuis 1888
- 22/04/1947, Jx 262/4 La Coupe de France de hors-bords
- 19/05/1947, Jx 262/5 La Coupe de France des hors-bords est remportée par Caron
- 20/05/1947, Jx 262/5 Club motonautique du Sablon
- 10/06/1947, Jx 262/5 500.000 francs au IIIe Grand-Prix du Sablon
- 28/06/1947, Jx 262/5 La Marine nationale ouvrira le circuit des bolides à Vix le 6 juillet.
- 05/07/1947, Jx 262/5 Demain 6 juillet à Vix (Vendée) aura lieu la manifestation motonautique la plus importante de France
- 08/07/1947, Jx 262/5 Au meeting nautique de Vix
- 08/07/1947, Jx 262/5 Le meeting nautique de Vix a remporté un immense succès
- 24/07/1947, Jx 262/5 Après les régates du Chapus-Bourcefranc
- 24/07/1947, Jx 262/5 Aux régates du Chapus
- 01/08/1947, Jx 262/5 Le 20 août les yachts de la course Plymouth - La Rochelle feront leur entrée dans notre vieux port charentais
- 02/08/1947, Jx 262/5 Le 20 août notre port verra l'arrivée de ces régates internationales. A cette occasion pendant plusieurs jours de nombreuses fêtes dérouleront leurs fastes
- 02/08/1947, Jx 262/5 Avant les régates Plymouth - La Rochelle
- 13/08/1947, Jx 262/5 Avant la Plymouth - La Rochelle c'est le challenge de Sud-Ouest que courront les yachts de ces régates internationales rénovées. Durant quatre jours la vieille cité rochelaise connaîtra la grande foule
- 13/08/1947, Jx 262/5 Les journées de la voile des 20 21 et 22 août
- 16/08/1947, Jx 262/5 Autour de Plymouth - La Rochelle la Radiodiffusion française enverrait Georges Briquet relater au micro les Journées de la Voile
- 17/08/1947, Jx 262/5 Fête nautique
- 19/08/1947, Jx 262/5 La course Bénodet - Le Palais - La Rochelle. Un succès rochelais à la première étape
- 19/08/1947, Jx 262/5 Les Journées de la Voile de La Rochelle commencent aujourd'hui... pour se terminer vendredi par la Nuit de la Voile.
- 21/08/1947, Jx 262/5 Plymouth - La Rochelle : le "Latifa" yacht anglais est arrivé 1er après 89 heures de navigation
- 21/08/1947, Jx 262/5 Plymouth - La Rochelle : le "Latifa" yacht anglais est arrivé 1er après 89 heures de navigation 2

- 21/08/1947, Jx 262/5 Demain la nuit de la voile.
- 21/08/1947, Jx 262/5 En marge de Plymouth - La Rochelle
- 21/08/1947, Jx 262/5 Les résultats de l'épreuve Bénodet - Le Palais - La Rochelle
- 22/08/1947, Jx 262/5 En hydravion Sud-Ouest survole les Plymouth - La Rochelle
- 22/08/1947, Jx 262/5 A la suite d'un violent coup de vent un voilier de plaisance chavire au large de Cordouan : Six passagers se noient
- 22/08/1947, Jx 262/5 Après 89 heures de navigation
- 22/08/1947, Jx 262/5 Le naufrage de Cordouan
- 22/08/1947, Jx 262/5 Le yacht hollandais "Olivier Van Noort" remporte la Coupe offerte par "Sud-Ouest"
- 23/08/1947, Jx 262/5 Après Plymouth - La Rochelle une belle performance
- 23/08/1947, Jx 262/5 La Course Plymouth - La Rochelle
- 23/08/1947, Jx 262/5 Les résultats de régates de Marennes-Plage
- 23/08/1947, Jx 262/5 Les yachtsmen de Plymouth-La Rochelle et Bénodet-La Rochelle ont été reçus à l'hôtel de ville de La Rochelle
- 25/08/1947, Jx 262/5 La Nuit de la Voile et son étonnant succès... d'affluence ou... soirée en rade
- 28/08/1947, Jx 262/5 Encore Plymouth - La Rochelle : Reparler d'hier pour préparer demain
- 04/09/1947, Jx 262/6 Championnat de France à l'aviron en yoles de mer
- 06/09/1947, Jx 262/6 Les championnats de France de yoles de mer
- 08/09/1947, Jx 262/6 Grâce à l'Aviron Arcachonnais le Sud-Ouest s'est remarquablement remarqué
- 10/09/1947, Jx 262/6 Régates internationales à Los Angeles
- 12/09/1947, Jx 262/6 Après les championnats de France de yoles de mer
- 27/09/1947, Jx 262/6 Il faut d'ores et déjà préparer les Jeux Olympiques
- 15/05/1948, Jx 262/8 Régates internationales au club nautique de Libourne
- 15/06/1948, Jx 262/8 Avant les Olympiades
- 06/07/1948, Jx 262/8 Les régates de Chapus-Bourcefranc ont remporté un brillant succès
- 19/07/1948, Jx 262/8 Course-croisière Port-Bloc - La Rochelle.
- 09/08/1948, Jx 262/8 Yachting olympique
- 10/08/1948, Jx 262/8 Les régates de Port-des-Barques
- 16/08/1948, Jx 262/8 Fête nautique du 19 août
- 23/08/1948, Jx 262/8 Une magnifique fête nautique
- 02/09/1948, Jx 262/9 Les belles manifestations se succèdent sur notre plage
- 15/09/1948, Jx 262/9 Les régates rochelaises
- 17/09/1948, Jx 262/9 Les régates du dimanche 19 septembre
- 18/09/1948, Jx 262/9 Demain organisées par la S.R.R régates en rade de La Rochelle
- 23/09/1948, Jx 262/9 La journée des régates a remporté un réel succès
- 23/09/1948, Jx 262/9 La journée des régates a remporté un réel succès 2
- 07/10/1948, Jx 262/9 Société des régates
- 03/03/1949, Jx 262/10 Société des Régates
- 18/03/1949, Jx 262/10 Le 14 juillet depuis Arcachon la course-croisière du Golfe de Biscaye
- 15/04/1949, Jx 262/11 Samedi dimanche et lundi début des régates d'entraînement de la voile du Noroit
- 02/05/1949, Jx 262/11 M. Jean Gau va bientôt entreprendre le tour du monde à bord d'un petit voilier.

- 09/06/1949, Jx 262/11 La croisière sportive
- 24/06/1949, Jx 262/11 Limoges Châtelleraut Saintes et Cognac représenteront la Ligue du Poitou aux régates de Cognac.
- 01/07/1949, Jx 262/12 Une belle flotte
- 05/07/1949, Jx 262/12 La Société des régates rochelaises a inauguré son club
- 18/07/1949, Jx 262/12 Le vainqueur de la régata Arcachon - Saint Sébastien
- 19/07/1949, Jx 262/12 La course-croisière de Saint-Sébastien à La Rochelle
- 21/07/1949, Jx 262/12 Dans le cadre magnifique de la baie du Chapus la fête de la mer rassemblera dimanche prochain de nombreux voiliers
- 23/07/1949, Jx 262/12 Les régates Arcachon - Saint-Sébastien et Saint-Sébastien - La Rochelle ont été marquées par les brillantes performances des yachtmen rochelais.
- 25/07/1949, Jx 262/12 Le calendrier de la Société des régates
- 29/07/1949, Jx 262/12 Après les régates de Chapus-Bourcefranc le palmarès
- 05/08/1949, Jx 262/12 Le canot de plaisance ancêtre du canot actuel
- 10/08/1949, Jx 262/12 Comité des régates
- 10/08/1949, Jx 262/12 Les régates de Port-des-Barques auront lieu le 28 août
- 12/08/1949, Jx 262/12 Régates
- 15/08/1949, Jx 262/12 La course-croisière Plymouth - La Rochelle
- 16/08/1949, Jx 262/12 La grande course-croisière Plymouth - La Rochelle
- 17/08/1949, Jx 262/12 Yachting
- 18/08/1949, Jx 262/12 La course-croisière Plymouth - La Rochelle
- 19/08/1949, Jx 262/12 Les premières arrivées de Plymouth - La Rochelle et de La Trinité - La Rochelle
- 19/08/1949, Jx 262/12 Les premières arrivées de Plymouth - La Rochelle et de La Trinité - La Rochelle 2
- 19/08/1949, Jx 262/12 Les premières arrivées de Plymouth - La Rochelle et de La Trinité - La Rochelle 3
- 20/08/1949, Jx 262/12 Grandes courses de hors-bords
- 20/08/1949, Jx 262/12 La course-croisière La Trinité - La Rochelle
- 20/08/1949, Jx 262/12 La Rochelle a hissé son grand pavois
- 22/08/1949, Jx 262/12 Après deux belles manifestations sportives la municipalité a reçu les yachtmen
- 22/08/1949, Jx 262/12 La Rochelle a hissé le grand pavois
- 23/08/1949, Jx 262/12 Cambridge gagne le challenge international sur Canetons
- 23/08/1949, Jx 262/12 Les courses de hors-bords de Port d'Envaux ont connu un magnifique succès
- 23/08/1949, Jx 262/12 Les grandes journées des régates sont terminées
- 24/08/1949, Jx 262/12 La dernière journée des grandes régates
- 24/08/1949, Jx 262/12 Yachting (suite)
- 03/09/1949, Jx 262/12 Demain dans la rade course-croisière Bourcefranc - La Rochelle et épreuves réservées aux canoës plates et bateaux de pêche
- 06/09/1949, Jx 262/12 A la société des régates esnandaises
- 06/09/1949, Jx 262/12 Les régates
- 21/09/1949, Jx 262/12 La voile est un sport bien agréable
- 12/05/1950, Jx 262/16 Les premières régates de Saintes auront lieu le dimanche 2 juillet
- 01/06/1950, Jx 262/16 Marcel Bardiaux navigateur solitaire part de Cherbourg
- 14/06/1950, Jx 262/16 Dimanche fête de la mer et visite du général Vanier ambassadeur du Canada

- 20/06/1950, Jx 262/16 La première Fête de la Mer est un encouragement pour les suivantes
- 21/06/1950, Jx 262/16 Le programme de la Société des Régates Rochelaises
- 29/06/1950, Jx 262/16 Le voyageur solitaire
- 03/07/1950, Jx 262/17 Les premières régates à l'aviron de Saintes ont obtenu un beau succès
- 05/07/1950, Jx 262/17 La belle aventure des Quatre-Vents
- 05/07/1950, Jx 262/17 Les régates de modèles réduits
- 05/07/1950, Jx 262/17 Plus de deux ans sur les mers : Marcel Bardiaux à bord des "Quatre-vents" va satisfaire sa nostalgie de grands départs inassouvis
- 08/07/1950, Jx 262/17 L'exploit de deux Rochelais : un yacht à voile de 750 m doit arriver à La Rochelle vers le 9 juillet venant de Stockholm.
- 10/07/1950, Jx 262/17 De très importantes courses de hors-bords et de ski nautique
- 11/07/1950, Jx 262/17 Une grande journée motonautique
- 12/07/1950, Jx 262/17 La prochaine fête de la mer
- 13/07/1950, Jx 262/17 Avant la Grande Journée Motonautique du 14 juillet
- 14/07/1950, Jx 262/17 La réception "Maritime" à l'hôtel de ville
- 15/07/1950, Jx 262/17 Départ de La Rochelle - Saint-Sébastien
- 15/07/1950, Jx 262/17 Les grandes régates du Chapus auront lieu demain.
- 15/07/1950, Jx 262/17 Vers San Sebastian...
- 18/07/1950, Jx 262/17 Patronnée par Sud-Ouest la manifestation nautique de Port d'Envaux fut en tous points une réussite
- 19/07/1950, Jx 262/17 Le palmarès des régates de Bourcefranc - Le Chapus
- 09/08/1950, Jx 262/17 Fêtes de l'eau et grandes régates
- 10/08/1950, Jx 262/17 Grande journée de la mer
- 10/08/1950, Jx 262/17 La course des youyous
- 11/08/1950, Jx 262/17 Les fêtes se succèdent à Royan
- 23/08/1950, Jx 262/17 Le baptême du "Cartahu"
- 30/08/1950, Jx 262/17 Un exploit peu banal
- 01/09/1950, Jx 262/18 Les grandes régates de la voile du Moulleau-Pyla
- 01/09/1950, Jx 262/18 Les régates de Royan
- 05/09/1950, Jx 262/18 Régates de clôture du 10 septembre
- 09/09/1950, Jx 262/18 Clôture de la saison à la Société des Régates Rochelaises
- 14/09/1950, Jx 262/18 Images des régates à la voile
- 11/01/1951, Jx 262/20 De Stockholm à La Rochelle sur un yacht de 7m 50
- 18/01/1951, Jx 262/20 Stockholm - La Rochelle à bord d'un yacht
- 19/05/1951, Jx 262/22 Ouverture de la saison des régates
- 21/06/1951, Jx 262/22 Fête de la Mer et Rassemblement des combattants de Dunkerque
- 02/07/1951, Jx 262/23 Les fêtes de la mer
- 03/07/1951, Jx 262/23 La Fête de la Mer
- 04/07/1951, Jx 262/23 Après la fête de la Mer résultats des joutes nautiques
- 09/07/1951, Jx 262/23 Les régates de Charron
- 10/07/1951, Jx 262/23 Une nouvelle unité rochelaise
- 17/07/1951, Jx 262/23 Les régates enfantines du 14 juillet
- 20/07/1951, Jx 262/23 Un ingénieur anglais traverse l'Atlantique dans les deux sens avec un sloop de dix mètres
- 24/07/1951, Jx 262/23 Plaisir d'été. Joie des vacances. Grisante course sous le vent. Grâce d'aile au ras de l'eau. Voilier !
- 25/07/1951, Jx 262/23 Les régates et les fêtes de la Mer

- 26/07/1951, Jx 262/23 Le palmarès des régates
26/07/1951, Jx 262/23 Les régates d'Eslandes ont connu dimanche (22) un joli succès
30/07/1951, Jx 262/23 A la Société des Régates Eslandaises
07/08/1951, Jx 262/23 La grande course-croisière Plymouth - La Rochelle placée sous l'égide du Cognac.
08/08/1951, Jx 262/23 En route pour Plymouth
09/08/1951, Jx 262/23 La journée des régates a obtenu un grand succès
09/08/1951, Jx 262/23 Une belle unité de plaisance
16/08/1951, Jx 262/23 Tragique partie de canoë le 15 août
20/08/1951, Jx 262/23 Les concurrents de Plymouth - La Rochelle sont attendus mercredi
20/08/1951, Jx 262/23 Les régates de Marennes-Plage
22/08/1951, Jx 262/23 Au Cercle de la Voile de grands espoirs sont permis
22/08/1951, Jx 262/23 Les régates de Marennes-Plage patronnées par Sud-Ouest
23/08/1951, Jx 262/23 La grande journée des régates de Fouras
23/08/1951, Jx 262/23 La saison des régates bat son plein dans le bassin d'Arcachon
23/08/1951, Jx 262/23 Les grandes courses-croisières
24/08/1951, Jx 262/23 Eloïse gagne la Plymouth - La Rochelle
24/08/1951, Jx 262/23 Les concurrents de Belle-Isle - La Rochelle et Plymouth - La Rochelle ont été reçus à l'hôtel de ville
25/08/1951, Jx 262/23 Fernand Hervé vainqueur de Plymouth - La Rochelle
30/08/1951, Jx 262/23 Contrariées par le temps les régates d'honneur furent cependant un grand succès
31/08/1951, Jx 262/23 Au fil de la Charente 300 kilomètres en kayak de Mansle à Fouras.
31/08/1951, Jx 262/23 La Tremblade : tombola des régates : liste des numéros gagnants
04/09/1951, Jx 262/24 Une belle innovation sportive à l'île d'Oléron
19/09/1951, Jx 262/24 Les régates de clôture
22/09/1951, Jx 262/24 La construction navale rochelaise comptera de plus en plus dans les courses océaniques
04/10/1951, Jx 262/24 Yachting
08/11/1951, Jx 262/25 Royan se reconstruit
01/01/1952, Jx 262/26 Les évènements qui ont marqué La Rochelle en 1951
31/01/1952, Jx 262/26 Deux ans après on reparle du navigateur solitaire
19/04/1952, Jx 262/27 La Coupe de l'Atlantique de yachting léger
28/05/1952, Jx 262/28 Dimanche s'est courue la Coupe du port sur Canetons
14/06/1952, Jx 262/28 Grandes journées nautiques de la S.R.R
17/06/1952, Jx 262/28 Deux grandes journées pour la S.R.R
25/06/1952, Jx 262/28 Michel Briand continue
03/07/1952, Jx 262/29 Vieux loup de mer et joli cotre : L'Anahita et le commandant Bernicot de passage à Saint-Martin
09/07/1952, Jx 262/29 Le programme de la Fête nationale du 14 juillet
15/07/1952, Jx 262/29 Les régates Royan - La Rochelle
16/07/1952, Jx 262/29 Les petits aussi ont leurs régates
18/07/1952, Jx 262/29 Coupe Challenge de l'Aunis
18/07/1952, Jx 262/29 Nous allons faire un beau voyage...
21/07/1952, Jx 262/29 Coupe Challenge de l'Aunis
23/07/1952, Jx 262/29 Régates à la voile Coupe-Challenge de l'Aunis
28/07/1952, Jx 262/29 De la scène à la mer
08/08/1952, Jx 262/29 Maman les P'tits bateaux

- 09/08/1952, Jx 262/29 La Royal Navy au Club des Régates
16/08/1952, Jx 262/29 La Grande journée motonautique du 17 août
18/08/1952, Jx 262/29 La Marine au secours de Versailles
19/08/1952, Jx 262/29 Une grande journée motonautique
20/08/1952, Jx 262/29 Images de la Grande journée motonautique de Port d'Envaux
20/08/1952, Jx 262/29 Le paquebot-croisière italien "Pace" au môle d'escale
22/08/1952, Jx 262/29 Briand-Le Bourhis 3ème du championnat de France de double
22/08/1952, Jx 262/29 Fête de la Mer
22/08/1952, Jx 262/29 Régates régionales à Port-des-Barques
26/08/1952, Jx 262/29 Les régates de Port-des-Barques
26/08/1952, Jx 262/29 Magnifique succès des Fêtes de la Mer de Bourcefranc-Le Chapus
01/09/1952, Jx 262/30 La nuit des voiliers et le concours de "Ronce en chansons"
20/09/1952, Jx 262/30 Demain dimanche régates de clôture
24/09/1952, Jx 262/30 Après les régates de clôture
09/01/1953, Jx 262/32 A l'école d'apprentissage des chantiers navals
16/02/1953, Jx 262/32 Il y a une Société des régates à Marennes.
18/02/1953, Jx 262/32 Pour que les navires ne se cassent pas
07/04/1953, Jx 262/33 Le port de La Perroche en "Oléron" va-t-il être à nouveau aménagé ?
04/06/1953, Jx 262/34 Transatlantique sur un catamaran
12/06/1953, Jx 262/34 Dimanche prochain la Fête de la Mer
15/06/1953, Jx 262/34 La Fête de la Mer a été célébrée avec beaucoup d'éclat
16/06/1953, Jx 262/34 En présence d'une foule énorme les marins de La Rochelle ont célébré la fête de la Mer la fête du Souvenir
17/06/1953, Jx 262/34 La "coquille de noix" du docteur Bombard
18/06/1953, Jx 262/34 La saison des régates est commencée
18/06/1953, Jx 262/34 Si l'amiral Duperré avait vu ça
23/06/1953, Jx 262/34 Le tour de l'île de Ré
03/07/1953, Jx 262/35 Sur nos plages
10/07/1953, Jx 262/35 Dimanche (12) course-croisière Royan - La Rochelle
15/07/1953, Jx 262/35 ? Eloïse et Marie-Louise (?) lors de l'épreuve Royan - La Rochelle.
16/07/1953, Jx 262/35 Un 14 juillet rochelais au visage souriant et paisible
24/07/1953, Jx 262/35 La journée des yachts : le même jour un lancement et un baptême
25/07/1953, Jx 262/35 Un ingénieur traverse l'Atlantique sur un catamaran qu'il a construit
28/07/1953, Jx 262/35 Le Trois Mâts latin "Vega" à La Pallice
03/08/1953, Jx 262/35 Toujours parmi les yachts...Un nouveau venu : le Reder-Mor
04/08/1953, Jx 262/35 Traversée de la Manche en skis nautiques
08/08/1953, Jx 262/35 Les régates de Port-des-Barques
13/08/1953, Jx 262/35 Dimanche 16 août départ du Ve Plymouth - La Rochelle
14/08/1953, Jx 262/35 Des souvenirs avant la Vème course-croisière Plymouth-La Rochelle
14/08/1953, Jx 262/35 Société des Régates
15/08/1953, Jx 262/35 Quarante-cinq yachts partis aujourd'hui de Plymouth cinglent vers la Rochelle
15/08/1953, Jx 262/35 "Qui gagnera la Vème course-croisière Plymouth-La Rochelle ?"
Départ dimanche matin.
15/08/1953, Jx 262/35 Une promenade en mer qui faillit tourner à la catastrophe
19/08/1953, Jx 262/35 Les grandes fêtes du 15 août à Royan : les traditionnelles régates
19/08/1953, Jx 262/35 Régates de Royan
20/08/1953, Jx 262/35 Ceux de Lorient arrivent

- 21/08/1953, Jx 262/35 La course-croisière Plymouth - La Rochelle
21/08/1953, Jx 262/35 Les concurrents de la Plymouth - La Rochelle sont arrivés
22/08/1953, Jx 262/35 Ceux de Plymouth à l'hôtel de ville
22/08/1953, Jx 262/35 Les régates
22/08/1953, Jx 262/35 Soirée de remise des prix des grandes courses-croisières Plymouth - La Rochelle
22/08/1953, Jx 262/35 Soirée de remise des prix des grandes courses-croisières Plymouth - La Rochelle 2
28/08/1953, Jx 262/35 La journée des régates
04/09/1953, Jx 262/36 Entre Marins
07/09/1953, Jx 262/36 La Royal Navy reçoit
17/09/1953, Jx 262/36 La Rochelle - Les Sables-d'Olonne et Les Sables-d'Olonne-La Rochelle
16/12/1953, Jx 262/37 La S.R.R. fait ses adieux au commandant Berthelot
17/12/1953, Jx 262/37 Le catamaran "Tohu-Bohu"
31/12/1953, Jx 262/37 Une année est passée
31/12/1953, Jx 262/37 Une année est passée 2
25/01/1954, Jx 262/38 Au cours d'une brillante réception la S.R.R a fait ses adieux à l'amiral Beussant
26/03/1954, Jx 262/39 Sept hommes sont prêts à partir sur le canot de sauvetage "Leon-Marie-Bourgeois" au secours des marins en péril
16/04/1954, Jx 262/39 Hissons les voiles ! La S.R.R a établi un magnifique programme de régates
23/04/1954, Jx 262/39 Promenade à travers les ateliers de constructions navales ; Aux ateliers de Fernand Hervé champion et constructeur
24/04/1954, Jx 262/39 Promenade à travers les ateliers de constructions navales ; Chez M. Vernazza élève de l'école génoise
26/05/1954, Jx 262/40 Les yachts rochelais ont mis le cap sur l'Ile
27/05/1954, Jx 262/40 La Société des Régates Rochelaises offre un copieux programme aux fervents de la voile
03/06/1954, Jx 262/40 A Fouras sur canotons l'équipage Wacquez-Pinaud remporte la coupe de yachting "Denis Mounié"
03/06/1954, Jx 262/40 Des marins américains ont inventé "le bateau à ailes"
03/06/1954, Jx 262/40 Le naufragé volontaire signe
05/06/(?)/1954, Jx 262/40 Le docteur Bombard gravement malade
11/06/1954, Jx 262/40 Avant les régates de Marennes-Plage
21/06/1954, Jx 262/40 Un champion de la voile
24/06/1954, Jx 262/40 Le championnat d'Europe de hors-bord se déroulera à Turin les 26 et 27 juin
01/07/1954, Jx 262/41 Quand les yachtmen jouent au Rallye-surprise...
02/07/1954, Jx 262/41 Programme de la Fête de la Mer
03/07/1954, Jx 262/41 Belles manifestations en perspective pour la Fête de la Mer
05/07/1954, Jx 262/41 Brillant succès de la Fête de la mer
06/07/1954, Jx 262/41 La Fête de la Mer
08/07/1954, Jx 262/41 La fête nationale du 14 juillet
12/07/1954, Jx 262/41 Bateau en aluminium
16/07/1954, Jx 262/41 Jeux des petits... Jeux des grands... 14 juillet souriant
20/07/1954, Jx 262/41 La Société des Régates a fêté les vainqueurs du tour de l'île de Ré

- 21/07/1954, Jx 262/41 Marins par plaisir
24/07/1954, Jx 262/41 Yachting
03/08/1954, Jx 262/41 Deux officiers de la RAF ont transformé un canot de sauvetage en un petit voilier. Ils espèrent venir de Suez au Havre.
04/08/1954, Jx 262/41 Lancement d'un bateau à Port Neuf
05/08/1954, Jx 262/41 Les régates d'Esnandes
12/08/1954, Jx 262/41 Fête nautique à Boyardville
12/08/1954, Jx 262/41 Les régates du 15 août
13/08/1954, Jx 262/41 La Société des régates rochelaises triomphe en Bretagne
14/08/1954, Jx 262/41 Les Championnats de la Ligue du Sud-Ouest de Yachting à voile
18/08/1954, Jx 262/41 Deux yachts rochelais représentaient la France dans la course Cork - Belle-Ile
18/08/1954, Jx 262/41 Le palmarès des régates
19/08/1954, Jx 262/41 La Foire-Exposition prépare des surprises
19/08/1954, Jx 262/41 Succès du premier Rallye nautique
20/08/1954, Jx 262/41 Echos des fêtes du 15 août
21/08/1954, Jx 262/41 Les yachts rochelais ont brillé dans les grandes courses croisières
21/08/1954, Jx 262/41 Yachting rochelais
25/08/1954, Jx 262/41 Les régates Royan - Saint Palais et retour
31/08/1954, Jx 262/41 Le Portugal en tête du Championnat d'Europe des Snipes
04/09/1954, Jx 262/42 Championnat de France des Snipes à Cannes.
09/09/1954, Jx 262/42 Dimanche (12) régates de clôture
13/09/1954, Jx 262/42 Un naufrage miniature
15/09/1954, Jx 262/42 Après une brillante saison les yachts ont disputé dimanche les régates de clôture
07/10/1954, Jx 262/42 Le centre moto-nautique départemental en action
16/10/1954, Jx 262/42 Le navigateur solitaire William Willis accompagné de son chat et de son perroquet mouille dans le Samoa et bat le record du Kon Tiki
18/10/1954, Jx 262/41 Photographie du bateau de William Willis
25/10/1954, Jx 262/42 Le navigateur solitaire Charles Violet tente une nouvelle fois l'aventure à bord de son minuscule voilier
19/11/1954, Jx 262/43 Un nouveau record de vitesse sur l'eau avec un canot à moteur en Italie
16/12/1954, Jx 262/43 A Maubuisson dimanche prochain 19 décembre canetons et sharpies disputeront la première Coupe de Noël
03/01/1955, Jx 262/44 C'est à Bordeaux que la yole en plastique vient de naître
15/01/1955, Jx 262/44 Drap Blanc 1955
02/02/1955, Jx 262/44 La marine de plaisance reçoit la marine de guerre
12/02/1955, Jx 262/44 Les enfants s'amuse dans les parcs
16/03/1955, Jx 262/45 La Société des Régates Rochelaises qui s'est couverte de gloire en 1954 a préparé un copieux programme pour 1955
16/03/1955, Jx 262/45 Une femme qui fait du ski nautique en Floride
17/03/1955, Jx 262/45 Une révolution dans le yachting léger : I- Le caneton 505 en bois moulé pèse 135 kg et file à 14 nœuds
17/03/1955, Jx 262/45 Une révolution dans le yachting léger : I- Le caneton 505 en bois moulé pèse 135 kg et file à 14 nœuds 2
18/03/1955, Jx 262/45 Une révolution dans le yachting léger : II- Dans toutes les prochaines compétitions figureront les canetons 505 nés à La Rochelle

- 31/03/1955, Jx 262/45 Les phares et balises travaillent pour la navigation
01/04/1955, Jx 262/45 Les scooters ouvrent la route Océan-Suisse
05/04/1955, Jx 262/45 Les carrières des matières plastiques
04/05/1955, Jx 262/46 Charles Hanmer le peintre navigateur se révèle aux Rochelais
24/05/1955, Jx 262/46 Le ski nautique à moteur
28/05/1955, Jx 262/46 Les 29 et 30 mai à Socoa (Saint-Jean-de-Luz) les championnats
d'académie scolaires et universitaires de yachting à voile
28/05/1955, Jx 262/46 Carnet du jour
28/05/1955, Jx 262/46 Régates de Castillon
01/06/1955, Jx 262/46 Au port
01/06/1955, Jx 262/46 Ski nautique à deux
15/06/1955, Jx 262/46 Nouveau gilet de sauvetage
18/06/1955, Jx 262/46 Aujourd'hui et dimanche : Coupe-Challenge des 24 heures organi-
sées par la S.R.R
22/06/1955, Jx 262/46 La manifestation nautique de La Patriote
30/06/1955, Jx 262/46 Les régates de Henley
30/06/1955, Jx 262/46 Un futur habitué du port
02/07/1955, Jx 262/47 La saison est officiellement ouverte
06/07/1955, Jx 262/47 La fête nautique de La Patriote
06/07/1955, Jx 262/47 Les régates
08/07/1955, Jx 262/47 Centenaire des régates
13/07/1955, Jx 262/47 Succès des régates
15/07/1955, Jx 262/47 A la Société des Régates
16/07/1955, Jx 262/47 Bobsleigh d'été
20/07/1955, Jx 262/47 Les régates
22/07/1955, Jx 262/47 Les régates
25/07/1955, Jx 262/47 La course-croisière La Rochelle - Saint-Sébastien
25/07/1955, Jx 262/47 Le "Blue Bird"
25/07/1955, Jx 262/47 Un nouveau-né dans la flottille : le Léthé lancé aux chantiers Ver-
nazza
28/07/1955, Jx 262/47 Les bals du centenaire des régates ont obtenu un gros succès
01/08/1955, Jx 262/47 Les yachts rochelais triomphent dans la Saint-Sébastien - Belle-Ile
05/08/1955, Jx 262/47 Les régates du Cercle Nautique
06/08/1955, Jx 262/47 La grande forme des voiles rochelaises s'est confirmée à Belle-Ile
10/08/1955, Jx 262/47 Miss Europe s'adonne aux joies vives du yachting à Arcachon.
11/08/1955, Jx 262/47 Les grandes fêtes des 14 et 15 août
13/08/1955, Jx 262/47 Les Rochelais retrouveront mercredi (17) ce tableau poétique pour
l'arrivée de la course-croisière Plymouth - La Rochelle
15/08/1955, Jx 262/47 Elégant vernissage de l'exposition J. Dupuy
15/08/1955, Jx 262/47 En attendant ceux de Plymouth
16/08/1955, Jx 262/47 Boyardville port de plaisance
16/08/1955, Jx 262/47 La Société des régates reçue à la mairie à l'occasion de l'arrivée du
Rallye de Boyardville
17/08/1955, Jx 262/47 Aujourd'hui arrivée probable de Plymouth - La Rochelle
19/08/1955, Jx 262/47 Les concurrents de Plymouth - La Rochelle sont arrivés à partir de
mercredi soir avec un retard considérable
19/08/1955, Jx 262/47 Les concurrents de Plymouth - La Rochelle sont arrivés à partir de
mercredi soir avec un retard considérable 2

- 19/08/1955, Jx 262/47 Les yachts de la Plymouth - La Rochelle dans le vieux port
- 20/08/1955, Jx 262/47 Après Plymouth - La Rochelle
- 20/08/1955, Jx 262/47 Le classement définitif de la Plymouth - La Rochelle
- 24/08/1955, Jx 262/47 La fête nautique de Port Maubert
- 26/08/1955, Jx 262/47 Couple faisant du ski nautique
- 27/08/1955, Jx 262/47 Deux jeunes navigateurs entreprennent le tour du monde à bord d'un catamaran
- 01/09/1955, Jx 262/48 Le président de la Société des Régates donne l'exemple
- 21/09/1955, Jx 262/48 La saison des régates se termine en beauté
- 22/09/1955, Jx 262/48 Dernières images estivales
- 26/09/1955, Jx 262/48 Fin de saison à la S.R.R : au cours d'un traditionnel dîner les champions de la voile ont reçu leurs récompenses
- 29/09/1955, Jx 262/48 L'activité du Cercle Nautique Fourasin au cours de la saison 1955
- 01/11/1955, Jx 262/49 Quand le commandant Aubin ressuscite les "Grands Voiliers"
- 18/11/1955, Jx 262/49 "L'Oiseau Bleu" le canot à réaction de Campbell
- 18/11/1955, Jx 262/49 "L'Oiseau Bleu" le canot à réaction de Campbell 2
- 21/11/1955, Jx 262/49 La Pallice est équipé d'un nouveau canot de sauvetage
- 21/11/1955, Jx 262/49 Le championnat du monde des "Star"
- 26/11/1955, Jx 262/49 Carlos de Cardenos de Cuba conserve son titre de champion du monde des "stars"
- 07/12/1955, Jx 262/49 Baigneuses faisant du ski nautique en Floride
- 14/12/1955, Jx 262/49 Le dimanche 18 décembre à Maubuisson la Coupe de Noël (Coupe Pierre-Sauvajon et Coupe Bardinet)
- 18/01/1956, Jx 262/50 Le dernier cri de la technique américaine en matière de hors-bord
- 06/03/1956, Jx 262/51 Le journal organise des croisières à Pâques en Méditerranée
- 13/03/1956, Jx 262/51 Les rescapés de " La-Cantuta "
- 14/03/1956, Jx 262/51 Double naissance aux chantiers Vernazza : celle d'un nouvel armement et celle d'un chalutier "Saint-Spiridon"
- 27/03/1956, Jx 262/51 Un éléphant fait du ski nautique
- 05/04/1956, Jx 262/51 Alleluia III vainqueur français aux régates internationales de Nice
- 11/04/1956, Jx 262/51 Les chantiers Vernazza ont lancé "La Chimère"
- 11/04/1956, Jx 262/51 Les chantiers Vernazza ont lancé "La Chimère" 2
- 27/04/1956, Jx 262/51 Une maquette de vedette de plaisance particulièrement réussie
- 07/05/1956, Jx 262/52 Des canots de sauvetage pneumatique ont été essayés dans le port
- 16/05/1956, Jx 262/52 La halte des canotons œuvre pleine de lumière et de vie
- 16/05/1956, Jx 262/52 Poissant-Maury (Club de la Voile de Guyenne) premier équipage du Sud-Ouest sur caneton 505
- 18/05/1956, Jx 262/52 Dimanche 20 à Chérac Grande fête nautique
- 24/05/1956, Jx 262/52 Succès indéniable de la fête nautique
- 25/05/1956, Jx 262/52 La première course-croisière. Danycan gagne La Rochelle - Les Sables d'Olonne et retour
- 28/05/1956, Jx 262/52 A la Foire-Exposition
- 16/06/1956, Jx 262/52 Aujourd'hui départ de la Coupe des 24 heures
- 18/06/1956, Jx 262/52 Endeavav remporte l'épreuve Folkestone - Boulogne-sur-Mer
- 18/06/1956, Jx 262/52 La Coupe-Challenge des 24 heures
- 19/06/1956, Jx 262/52 La Coupe-Challenge des 24 heures est remportée par Eloïse
- 27/06/1956, Jx 262/52 La course des voiliers-écoles Dartmouth - Lisbonne. Verrons-nous un trois-mâts carré à La Rochelle ?

- 09/07/1956, Jx 262/53 Aux régates de Henley (aviron) : remarquable exploit du huit de l'armée française qui remporte le grand challenge
- 09/07/1956, Jx 262/53 Les fêtes de la mer
- 11/07/1956, Jx 262/53 Dimanche (8) se sont disputées les premières régates de la saison
- 14/07/1956, Jx 262/53 Les championnats de France à l'aviron à Trémolat.
- 18/07/1956, Jx 262/53 Grande journée nautique dont des régates au lac Baron - Desqueyroux
- 18/07/1956, Jx 262/53 Résultats des régates du week-end
- 21/07/1956, Jx 262/53 Demain au lac Baron - Desqueyroux fête nautique de jour et de nuit
- 21/07/1956, Jx 262/53 Après la course Dartmouth - Lisbonne
- 25/07/1956, Jx 262/53 De Châtelailon à Charron les régatiers ont hissé leurs grandes voiles bariolées
- 31/07/1956, Jx 262/53 Un nouveau sport nautique fait son apparition en Angleterre : le "scooter marin"
- 01/08/1956, Jx 262/53 Le résultat des régates de Royan
- 02/08/1956, Jx 262/53 Les éliminatoires olympiques de Finn à Maubuisson.
- 04/08/1956, Jx 262/53 Quatre Rochelais prendront le départ à Bénodet
- 09/08/1956, Jx 262/53 La saison des régates
- 09/08/1956, Jx 262/53 Le Rallye nautique de Boyardville
- 09/08/1956, Jx 262/53 Les régates du 19 août
- 11/08/1956, Jx 262/53 Vent et soleil sur l'eau : joie des vacances
- 22/08/1956, Jx 262/53 Aux championnats d'Europe de Jaws finnois en Hollande Didier Poissant remporte la troisième course.
- 22/08/1956, Jx 262/53 Les grandes régates
- 23/08/1956, Jx 262/53 Didier Poissant a repris la tête du Championnat Européen des Finns
- 23/08/1956, Jx 262/53 La toilette du "racer" avant les prochaines compétitions
- 23/08/1956, Jx 262/53 Lebrun domine aux Championnats du monde des 5m50
- 24/08/1956, Jx 262/53 Après le naufrage du caneton
- 24/08/1956, Jx 262/53 Didier Poissant conserve son avance au Championnat d'Europe
- 24/08/1956, Jx 262/53 Scooter aquatique
- 25/08/1956, Jx 262/53 M. Hérisson administrateur en chef de l'Inscription Maritime est nommé directeur de l'Ecole d'administration de Saint-Servan
- 25/08/1956, Jx 262/53 Didier Poissant toujours en tête du Championnat d'Europe des Finns
- 27/08/1956, Jx 262/53 Les voiles rochelaises triomphent dans les grandes courses croisières
- 28/08/1956, Jx 262/53 En touchant l'Angleterre à Palmouth les naufragés de l'Egaré II ont vérifié les théories des océanographes sur le Gulf Stream
- 28/08/1956, Jx 262/53 Bateau à moteur en forme d'aile
- 05/09/1956, Jx 262/54 Deux navigateurs et une jeune fille passent dans la tempête une semaine d'angoisse
- 05/09/1956, Jx 262/54 La flotille dyonisienne
- 05/09/1956, Jx 262/54 Le mauvais temps a fait rentrer de nombreux bâtiments au bassin des yachts
- 05/09/1956, Jx 262/54 L'odyssée du Cythère
- 13/09/1956, Jx 262/54 La saison de la voile s'achève
- 13/09/1956, Jx 262/54 La saison de la voile s'achève 2
- 14/09/1956, Jx 262/54 La Société des Régates Rochelaises a le vent en poupe
- 18/09/1956, Jx 262/54 Suprématie de la voile de Guyenne : Didier Poissant sélectionné

- olympique sur finn défendra les couleurs française en Australie.
- 26/09/1956, Jx 262/54 Dimanche (23) se sont disputées les régates de clôture et le mémorial J-M David
- 03/10/1956, Jx 262/54 Pour la dernière régata de la saison le Tour de l'île de Ré la brise n'était pas de la fête
- 06/10/1956, Jx 262/54 En Snipes la Bretagne a battu le Club de Voile de Guyenne
- 11/10/1956, Jx 262/54 La chambre de commerce au Salon nautique international
- 19/10/1956, Jx 262/54 Un yacht chargé d'armes arraisonné
- 23/11/1956, Jx 262/55 La société des régates veut que son école de voile soit une des premières de la région
- 26/11/1956, Jx 262/55 Marins et sauveteurs à l'honneur
- 28/11/1956, Jx 262/55 Régates olympiques d'aviron aux Etats-Unis
- 30/11/1956, Jx 262/55 Le mauvais temps contrarie le déroulement des épreuves de yachting
- 01/12/1956, Jx 262/55 Jeux Olympiques
- 04/12/1956, Jx 262/55 Les épreuves de yachting sont terminées
- 05/12/1956, Jx 262/55 Jeux Olympiques
- 05/12/1956, Jx 262/55 Jeux Olympiques
- 12/12/1956, Jx 262/55 Après une belle saison de régates la remise des récompenses aux champions chevronnés et aux espoirs de la voile
- 25/12/1956, Jx 262/55 A Marseille course de hors-bords remportée par un Parisien Pierre Guillermin
- 25/12/1956, Jx 262/55 La Coupe Internationale d'aviron
- 31/12/1956, Jx 262/55 L'éphéméride d'une année passée
- 15/02/1957, Jx 262/56 Le comité général des fêtes a établi le calendrier des fêtes et manifestations pour 1957
- 28/02/1957, Jx 262/56 Grande activité dans les chantiers de construction navale en bois
- 04/03/1957, Jx 262/56 Le yachting
- 06/03/1957, Jx 262/57 Une année chargée pour nos voiles : le départ de la croisière Plymouth - La Rochelle
- 11/04/1957, Jx 262/57 La nouvelle unité de notre port
- 20/04/1957, Jx 262/57 La réplique du Mayflower
- 25/04/1957, Jx 262/57 Deux dragons au large d'Arcachon
- 27/04/1957, Jx 262/57 Toutes voiles dehors
- 02/05/1957, Jx 262/58 Le Cercle Nautique prépare sa saison
- 02/05/1957, Jx 262/58 Sans nouvelles de "La Mascotte"
- 17/05/1957, Jx 262/58 Quand les petits bateaux ne sont pas sur l'eau
- 22/05/1957, Jx 262/58 La démonstration de sports nautiques
- 28/05/1957, Jx 262/58 Les Américains ont créé un hors-bord circulaire pour la pêche sportive
- 13/06/1957, Jx 262/58 La régata La Rochelle - Les Sables d'Olonne - La Rochelle est remportée par "Danycan"
- 28/06/1957, Jx 262/58 Le Pot-au-Noir est parti pour l'aventure
- 28/06/1957, Jx 262/58 Le radeau Pot-au-Noir se lance à l'assaut de l'Atlantique.
- 29/06/1957, Jx 262/58 Le "Pot-au-Noir" se dirigera aujourd'hui vers la haute mer après son escale à Ambès
- 11/07/1957, Jx 262/59 Samedi 13 à la tour Saint-Nicolas ouverture de l'exposition "La Marine à voile"
- 12/07/1957, Jx 262/59 Départ pour le Challenge d'Or

- 15/07/1957, Jx 262/59 Après un périple marin de 500 kilomètres le "Pot-au-Noir" s'échoue sur la plage d'Hourtin
- 15/07/1957, Jx 262/59 Inauguration de l'exposition "Voiles"
- 15/07/1957, Jx 262/59 La mer a rejeté le "Pot-au-Noir" sur la plage d'Hourtin
- 16/07/1957, Jx 262/59 Le Dragon Lupéïa baptisé dimanche est le dernier né des chantiers Hervé
- 24/07/1957, Jx 262/59 Ayant franchi le rideau de fer à la voile des jeunes Polonais ont fait escale à Bordeaux
- 29/07/1957, Jx 262/59 Le cotre "Roa" a été mis à l'eau dans le bassin des chalutiers
- 29/07/1957, Jx 262/59 Un voilier rochelais sombre au large de Châtelaiillon
- 30/07/1957, Jx 262/59 La voile du "Vol-au-Vent"
- 09/08/1957, Jx 262/59 Le Nirvana participant à la course croisière Plymouth - La Rochelle a quitté le port jeudi (8) soir
- 10/08/1957, Jx 262/59 Le Nirvana est parti
- 14/08/1957, Jx 262/59 Deux yachts de la S.R.R dans Plymouth - La Rochelle
- 15/08/1957, Jx 262/59 Courues par fort vent les régates ont attiré une grande foule
- 22/08/1957, Jx 262/59 Arrivée du premier concurrent de la Plymouth - La Rochelle
- 22/08/1957, Jx 262/59 Le yacht suédois "Anna-Maria" arrive le premier dans notre port
- 23/08/1957, Jx 262/59 La VIIe Plymouth - La Rochelle
- 23/08/1957, Jx 262/59 Le yacht rochelais "Danycan" remporte le VII^e Plymouth - La Rochelle
- 23/08/1957, Jx 262/59 Seconde victoire d'un yacht français dans Plymouth - La Rochelle
- 24/08/1957, Jx 262/59 Les championnats du monde de yachts 505
- 24/08/1957, Jx 262/59 Les concurrents de la Plymouth - La Rochelle ont été reçus à l'hôtel de ville
- 24/08/1957, Jx 262/59 Régate internationale sur le lac d'Hossegor
- 27/08/1957, Jx 262/59 L'apothéose de la saison de yachting : Après Plymouth - La Rochelle le tour de l'île de Ré et La Rochelle - Bénodet
- 02/09/1957, Jx 262/60 Le mystère du yacht "L'Aiglon" 2
- 02/09/1957, Jx 262/60 Mystère autour du yacht coulé devant La Coubre 1
- 03/09/1957, Jx 262/60 Le mystère de L'Aiglon
- 03/09/1957, Jx 262/60 Le mystère demeure : une femme se trouvait à bord de "L'Aiglon"
- 05/09/1957, Jx 262/60 Le drame de L'Aiglon s'éclaircit
- 06/09/1957, Jx 262/60 L'énigme de L'Aiglon 2
- 06/09/1957, Jx 262/60 Une partie de l'épave de L'Aiglon découverte à Soulac
- 07/09/1957, Jx 262/60 Le drame de L'Aiglon vu de Toulouse
- 07/09/1957, Jx 262/60 Le mystère de L'Aiglon
- 09/09/1957, Jx 262/60 Les naufragés volontaires de "l'opération Marsouin" ont souffert du mal de mer
- 11/09/1957, Jx 262/60 M. Michel Briand remporte la Coupe du Mémorial Jean-Marie David
- 13/09/1957, Jx 262/60 L'art rochelais
- 23/09/1957, Jx 262/60 Le voilier-école allemand le "Pamir" avec à son bord 87 personnes à son bord est en perdition dans l'Atlantique
- 23/09/1957, Jx 262/60 Le voilier-école allemand le "Pamir" avec à son bord 87 personnes à son bord est en perdition dans l'Atlantique
- 23/09/1957, Jx 262/60 Le voilier-école allemand le "Pamir" avec à son bord 87 personnes à son bord est en perdition dans l'Atlantique

- 23/09/1957, Jx 262/60 Au Salon de la Radio de la télé et du disque
- 25/09/1957, Jx 262/60 La belle saison du Cercle Nautique Fourasin permet d'envisager l'avenir avec optimisme
- 25/09/1957, Jx 262/60 Le Griffon a remporté les régates de clôture de la S.R.R
- 30/09/1957, Jx 262/60 L'Allemagne envisage comme l'a fait l'Angleterre d'abolir les navires-écoles
- 28/10/1957, Jx 262/60 Seul cette fois sur le Pot-au-Noir II René Lescombe doit partir ce matin pour de nouvelles aventures marines
- 29/10/1957, Jx 262/60 Vaincu pas les rouleaux mais non découragé René Lescombe effectuera une nouvelle tentative du côté de la pointe de Grave
- 29/10/1957, Jx 262/60 Faux départ pour le Pot-au-Noir à Hourtin
- 29/10/1957, Jx 262/60 Le radeau de René Lescombes
- 29/10/1957, Jx 262/60 Nouvel échec du Pot-au-Noir
- 02/12/1957, Jx 262/61 Championnat du monde des Stars
- 31/12/1957, Jx 262/61 Le film d'une année
- 01/01/1958, Jx 262/62 Le film de l'année écoulée
- 11/01/1958, Jx 262/62 Après ceux du "Pot-au-Noir" l'explorateur René Lescombes connaît de nouveaux déboires avec "Fauves à bout portant"
- 11/01/1958, Jx 262/62 Les déboires de René Lescombes
- 03/04/1958, Jx 262/63 Une vedette à moteur de trente mètres est déchargée d'un cargo à Bordeaux
- 15/04/1958, Jx 262/63 En flânant au bord de l'eau
- 03/05/1958, Jx 262/64 Championnat de France de 505
- 10/05/1958, Jx 262/64 Deux cap-horniers qui avaient fait ensemble le tour du monde sur un trois mâts se sont retrouvés jeudi
- 24/05/1958, Jx 262/64 Début de la saison des régates avec La Rochelle - Les Sables d'Olonne et retour
- 26/05/1958, Jx 262/64 Bon comportement des Français au Centenaire du Cercle de la Voile à Paris
- 28/05/1958, Jx 262/64 "Torribio" gagne la première course-croisière de la saison
- 02/06/1958, Jx 262/64 Notre flotte s'enrichit de deux nouvelles unités
- 09/06/1958, Jx 262/64 Belles performances du Cercle Nautique
- 13/06/1958, Jx 262/64 Dimanche (15) dans la rade toute la flotte de plaisance disputera les régates rochelaises
- 17/06/1958, Jx 262/64 Brise faible et soleil de plomb pour les premières grandes régates rochelaises remportées par Torribio
- 27/06/1958, Jx 262/64 Demain samedi départ du Challenge des 24 heures
- 27/06/1958, Jx 262/64 Le challenge des 24 heures
- 28/06/1958, Jx 262/64 Futurs champions de la voile
- 30/06/1958, Jx 262/64 Fantaisies estivales
- 01/07/1958, Jx 262/65 Photo du "Mayflower II" qui a traversé l'an passé l'Atlantique.
- 07/07/1958, Jx 262/65 La Coupe des 24 heures
- 11/07/1958, Jx 262/65 Le Championnat de France sur dériveur à deux équipiers
- 16/07/1958, Jx 262/65 Concours de pêche en mer et régates de modèles réduits ont eu un beau succès
- 23/07/1958, Jx 262/65 Danycan vainqueur du tour de l'île de Ré
- 23/07/1958, Jx 262/65 Marcel Bardiaux le navigateur solitaire
- 23/07/1958, Jx 262/65 " Eros V " a eu des ennuis

- 23/07/1958, Jx 262/65 Marcel Bardiaux a jeté l'ancre au Cap-Ferret
- 23/07/1958, Jx 262/65 Marcel Bardiaux a parcouru en huit ans trois fois le tour du globe
- 24/07/1958, Jx 262/65 Pour sa première participation aux Championnats de France de la voile le C.N.F s'est bien comporté
- 02/08/1958, Jx 262/65 "Fantine" dernier né des chantiers Hervé a été baptisé jeudi avant son premier bain
- 02/08/1958, Jx 262/65 "Fantine"
- 02/08/1958, Jx 262/65 "Fantine"
- 02/08/1958, Jx 262/65 Le "Tahiti-Nui" en difficulté. Eric de Bisschop aurait lancé un S.O.S.
- 05/08/1958, Jx 262/65 Devant dix-huit voiliers le Danycan remporte le Challenge d'Or
- 05/08/1958, Jx 262/65 "Ainsi-Soit-II" a été lancé
- 05/08/1958, Jx 262/65 Eric de Bisschop
- 06/08/1958, Jx 262/65 Le "Pot-au-Noir II" a repris la mer
- 07/08/1958, Jx 262/65 Un bateau en difficulté dans le port
- 08/08/1958, Jx 262/65 Un nouveau yacht "Eloise II"
- 18/08/1958, Jx 262/65 Les régates de Port-des-Barques connaissent un gros succès
- 18/08/1958, Jx 262/65 Les régates de Port-des-Barques connaissent un gros succès 2
- 19/08/1958, Jx 262/65 La tempête n'était pas au rendez-vous. Le docteur Bombard a été un " non-nauffragé involontaire "
- 21/08/1958, Jx 262/65 Championnats d'Europe des 505
- 25/08/1958, Jx 262/65 Le Championnat du Sud-Ouest des Super-Estuaire
- 25/08/1958, Jx 262/65 Photo de Jean-Claude Menu
- 26/08/1958, Jx 262/65 Les yachts sont de retour
- 27/08/1958, Jx 262/65 Championnat du monde des 505
- 02/09/1958, Jx 262/66 Eric de Bisschop trouve la mort dans le naufrage du "Tahiti-Nui II"
- 02/09/1958, Jx 262/66 La mort d'Eric de Bisschop
- 02/09/1958, Jx 262/66 Le "Tahiti-Nui II"
- 03/09/1958, Jx 262/66 Championnat d'Europe des Finns à Cascais
- 03/09/1958, Jx 262/66 La radeau d'Eric de Bisschop pris dans une mer démontée s'est fracassé sur la ceinture de corail de Rakahanga
- 03/09/1958, Jx 262/66 " Le corps de mon mari sera immergé "
- 08/09/1958, Jx 262/66 La dépouille d'Eric de Bisschop vogue vers Tahiti
- 10/09/1958, Jx 262/66 Régate-Rallye La Rochelle - Ile d'Aix
- 13/09/1958, Jx 262/66 Au Cercle Nautique Fourasin
- 16/09/1958, Jx 262/66 La course des deux îles disputée dans la brume est gagnée par Rao
- 17/09/1958, Jx 262/66 Le Docteur Bombard a le sourire
- 17/09/1958, Jx 262/66 Rao gagne la course des deux îles rendue très dure par la brume
- 22/09/1958, Jx 262/66 Une nouveauté qui intrigue les amateurs de la navigation à voile
- 01/10/1958, Jx 262/66 "Rao" gagne les régates de clôture et remporte le Mémorial Jean-Marie David
- 04/10/1958, Jx 262/66 Catastrophe à Etel
- 04/10/1958, Jx 262/66 Huit morts à la barre d'Etel où le Docteur Bombard expérimentait un nouveau type de canot pneumatique
- 21/10/1958, Jx 262/66 Un grand aquarelliste Eliane de La Villeon peintre de l'eau
- 10/11/1958, Jx 262/67 Le Critérium international d'Alger sur Snipe-class
- 20/11/1958, Jx 262/67 Quand le bâtiment (naval) va tout va
- 20/11/1958, Jx 262/67 Quand le bâtiment (naval) va tout va 2
- 24/11/1958, Jx 262/67 Naissance d'un bateau aux chantiers Vernazza

- 08/12/1958, Jx 262/67 Des soldats américains skieurs nautiques
- 15/12/1958, Jx 262/67 Jean Jouany marin rochelais émérite quitte Papeete pour atteindre le Japon à bord d'un voilier de 14 mètres
- 15/12/1958, Jx 262/67 Trois yachtmen français dont un Rochelais tentent la traversée du Pacifique
- 25/12/1958, Jx 262/67 La Rochelle port de pêche et de plaisance. Neuf hommes veillent sur trois bassins et plus de cent bateaux.
- 01/01/1959, Jx 262/68 Le roman de l'année 1958
- 01/01/1959, Jx 262/68 Le roman de l'année 1958
- 24/02/1959, Jx 262/68 Profitant de la température clémente les amateurs de ski nautique se livrent à leur sport favori
- 05/03/1959, Jx 262/69 Pour la semaine de la voile de La Rochelle du 16 au 23 août importante participation française et étrangère
- 24/03/1959, Jx 262/69 Emotion pour l'équipage de "La Clé-de-Sol"
- 27/03/1959, Jx 262/69 Une industrie bien rochelaise. La construction navale de plaisance est en pleine évolution
- 28/03/1959, Jx 262/69 Lancement aux chantiers Vernazza
- 30/03/1959, Jx 262/69 Une belle réalisation : Aux chantiers Hervé lancement du yacht "Mélusine"
- 01/04/1959, Jx 262/69 La saison se prépare
- 08/04/1959, Jx 262/69 La VIIIe Plymouth - La Rochelle
- 09/04/1959, Jx 262/69 Les 6 et 7 juin Critérium International des 505 du 21 au 23 août Championnat des Corsaires
- 22/04/1959, Jx 262/69 Quatre (petits) hommes dans un bateau
- 18/05/1959, Jx 262/70 Dix bateaux ont pris le départ de la course La Rochelle - Les Sables-d'Olonne et retour
- 18/05/1959, Jx 262/70 Le Bordelais Yves Pinaud vainqueur en Finns aux régates de Mau-buisson
- 19/05/1959, Jx 262/70 Le radeau de Lescombe croisé au large du Portugal
- 20/05/1959, Jx 262/69 Première course-croisière de la saison. "Griffon" vainqueur de La Rochelle - Les Sables et retour.
- 25/05/1959, Jx 262/70 Critérium International des 505 dans la rade
- 02/06/1959, Jx 262/70 Le navigateur solitaire René Lescombe aperçu par un cargo anglais au large des côtes marocaines
- 05/06/1959, Jx 262/70 Dimanche régates toutes séries
- 05/06/1959, Jx 262/70 Travaux pratiques à l'école d'apprentissage maritime
- 05/06/1959, Jx 262/70 Travaux pratiques à l'école d'apprentissage maritime 2
- 06/06/1959, Jx 262/70 Demain (dimanche) régates d'ouverture dans la rade
- 09/06/1959, Jx 262/70 L' "English-Rose II" navire-école pour jeunes filles attendu à Paris
- 09/06/1959, Jx 262/70 Les régates d'ouverture
- 13/06/1959, Jx 262/70 Fâcheuse posture pour un bateau
- 22/06/1959, Jx 262/70 Pour la sécurité des baigneurs un nouveau canot pneumatique pour les plages
- 22/06/1959, Jx 262/70 Fête de la Mer où "croisaient yachts et vedettes officielles"
- 24/06/1959, Jx 262/70 Lancement aux chantiers Vernazza
- 02/07/1959, Jx 262/71 Les équipages rochelais se distinguent à Limoges
- 07/07/1959, Jx 262/71 En 505 Briand-Souquet remportent les régates charonnaises
- 16/07/1959, Jx 262/71 Les régates du 14 juillet

- 17/07/1959, Jx 262/71 A la santé de l' "Acario"
17/07/1959, Jx 262/71 Les gagnants du Championnat de France de la catégorie Mousse
18/07/1959, Jx 262/71 Les feux de la gastronomie
20/07/1959, Jx 262/71 Lors de la fête de la mer démonstration d'un exercice de sauvetage
20/07/1959, Jx 262/71 Vauriens dans le vent
23/07/1959, Jx 262/71 Aux régates de Marennes-Plage
23/07/1959, Jx 262/71 Aux régates de Marennes-Plage 2
27/07/1959, Jx 262/71 Le grand départ
28/07/1959, Jx 262/71 Bientôt les grandes régates du Chapus
01/08/1959, Jx 262/71 Entre La Rochelle et l'île d'Oléron un petit voilier de quatre mètres (yole) dérive durant toute une nuit
01/08/1959, Jx 262/71 Une nuit de cauchemar entre La Rochelle et l'île d'Oléron
06/08/1959, Jx 262/71 Du 16 au 22 août la Grande Semaine de la Voile amènera plus de 150 yachts dans notre port
06/08/1959, Jx 262/71 Du 16 au 22 août la Grande Semaine de la Voile amènera plus de 150 yachts dans notre port 2
06/08/1959, Jx 262/71 Deux goélettes de l'Ecole Navale de Brest font escale en rade d'Arcahon
12/08/1959, Jx 262/71 Avant les grandes régates
15/08/1959, Jx 262/71 La Semaine de la Voile est commencée. Demain départ de la course internationale Plymouth - La Rochelle
17/08/1959, Jx 262/71 La Semaine de la Voile : Les premiers bateaux de "Plymouth-La Rochelle" peuvent arriver demain dans la soirée
17/08/1959, Jx 262/71 La Semaine de la Voile : Les premiers bateaux de "Plymouth-La Rochelle" peuvent arriver demain dans la soirée 2
17/08/1959, Jx 262/71 Le Championnat d'Europe des Moths
18/08/1959, Jx 262/71 Un garçonnet et une monitrice qui se portait à son secours sont entraînés par le courant et recueillis au large par le canot de sauvetage
19/08/1959, Jx 262/71 Dix participants au VIe Rallye nautique international sont arrivés hier
19/08/1959, Jx 262/71 Les arrivées de la course-croisière Plymouth - La Rochelle se succèderont toute la journée
20/08/1959, Jx 262/71 Après l'arrivée du VIe Rallye nautique international du T.C.F
20/08/1959, Jx 262/71 La course Plymouth - La Rochelle 1
20/08/1959, Jx 262/71 La course Plymouth - La Rochelle 2
20/08/1959, Jx 262/71 la course Plymouth - La Rochelle 3
20/08/1959, Jx 262/71 La course Plymouth - La Rochelle 4
21/08/1959, Jx 262/71 Le vainqueur "Carina" l'un des plus braves bateaux qui ait jamais sur les sept mers
21/08/1959, Jx 262/71 La course Plymouth - La Rochelle
21/08/1959, Jx 262/71 La semaine de la voile à son zénith
21/08/1959, Jx 262/71 La semaine de la voile à son zénith 2
21/08/1959, Jx 262/71 Le tour de l'île de Ré reporté à demain
21/08/1959, Jx 262/71 Le yacht américain Carina gagne Plymouth - La Rochelle
22/08/1959, Jx 262/71 Moi je m'en lave les mains !
22/08/1959, Jx 262/71 Championnat de France des Dragons
22/08/1959, Jx 262/71 Les derniers jours de la semaine de la voile
22/08/1959, Jx 262/71 Les derniers jours de la semaine de la voile 2

- 22/08/1959, Jx 262/71 Les derniers jours de la semaine de la voile 3
22/08/1959, Jx 262/71 Les derniers jours de la semaine de la voile 4
22/08/1959, Jx 262/71 Un garçon de 14 ans au secours de jeunes gens qu'il sauve de la noyade
24/08/1959, Jx 262/71 Après la course-croisière Plymouth - La Rochelle : La remise des prix
24/08/1959, Jx 262/71 Après les régates
24/08/1959, Jx 262/72 La Semaine de la Voile : apothéose rochelaise
24/08/1959, Jx 262/71 La Semaine de la Voile : apothéose rochelaise 2
25/08/1959, Jx 262/71 Ils sont champions de France
26/08/1959, Jx 262/71 Après une semaine de la voile pas comme les autres
26/08/1959, Jx 262/71 Classement complet du Championnat des Corsaires
09/09/1959, Jx 262/72 Victoire de l'équipe Briand - Formiga dans le mémorial J-M David
22/09/1959, Jx 262/72 Régates de clôture
13/10/1959, Jx 262/72 Dernière manifestation du Salon Nautique 1959 : Les Six Heures de Paris
14/10/1959, Jx 262/72 Kiel Santa-Cruz et retour
16/10/1959, Jx 262/72 Champion libanais de ski nautique dans les airs
23/10/1959, Jx 262/72 Le yacht de La Rochelle
23/10/1959, Jx 262/72 Un chalutier arcachonnais ramène à La Rochelle un yacht américain abandonné
05/11/1959, Jx 262/72 Croisière vers le passé
16/11/1959, Jx 262/72 Après une saison bien remplie les lauréats des régates et croisières ont reçu leurs prix
31/12/1959, Jx 262/73 La Rochelle 59 un film de Michel Guillet et Jean Gaillard
31/12/1959, Jx 262/73 La Rochelle 59 un film de Michel Guillet et Jean Gaillard 2
31/12/1959, Jx 262/73 La Rochelle 59 un film de Michel Guillet et Jean Gaillard 3
02/01/1960, Jx 262/74 Bienvenue à 1960
05/01/1960, Jx 262/74 Championnat du monde des 505
11/02/1960, Jx 262/74 Quand les petits bateaux marchent tout seuls ! De l'hydroglisseur au paquebot
12/02/1960, Jx 262/74 Une petite visite aux chantiers de constructions. A l'abri des ateliers le yacht se prépare pour sa lancée du printemps
22/02/1960, Jx 262/74 La Société des régates rochelaises a cent ans
22/02/1960, Jx 262/74 La Société des régates rochelaises a cent ans 2
23/02/1960, Jx 262/74 La Société des régates rochelaises a cent ans
24/02/1960, Jx 262/74 L'école de voile rochelaise est créée
03/03/1960, Jx 262/75 Artistes photographes préparez vos envois à l'Exposition " La voile et la photo "
03/03/1960, Jx 262/75 Artistes photographes préparez vos envois à l'Exposition " La voile et la photo " 2
09/03/1960, Jx 262/75 Les petits bateaux ont aussi leur place dans une chronique maritime
18/03/1960, Jx 262/75 Après sa mésaventure oléronnaise le "Ruyam" pourra-t-il rejoindre Istanbul ?
18/03/1960, Jx 262/75 Le " Ruyam " yacht turc luxueux s'est échoué devant l'île d'Oléron
05/04/1960, Jx 262/75 Durand et Roumaillac représenteront le Sud-Ouest aux éliminatoires nationales (les 9 et 10 avril).
06/05/1960, Jx 262/76 Les éliminatoires des championnats de France O.S.S.U

- 18/05/1960, Jx 262/76 La Rochelle port de tourisme nautique
18/05/1960, Jx 262/76 La Rochelle port de tourisme nautique 2
27/05/1960, Jx 262/76 La Société des régates rochelaises a ouvert la saison de yachting de son centenaire
28/05/1960, Jx 262/76 Avant le championnat de yachting léger de la Côte de Beauté. Le "Vaurien" monotype de sport par excellence
31/05/1960, Jx 262/76 Le premier championnat de yachting léger de la Côte de Beauté à Royan les 18 et 19 juin
02/06/1960, Jx 262/76 Jean-Paul découvre la voile : Premières leçons de navigation... sur le papier
02/06/1960, Jx 262/76 Jean-Paul découvre la voile : Premières leçons de navigation... sur le papier 2
08/06/1960, Jx 262/76 Machy et Grammont remportent sur Snipes la Coupe Casteja
09/06/1960, Jx 262/76 Jean-Paul découvre la voile
17/06/1960, Jx 262/76 Les premières performances des voiles rochelaises
17/06/1960, Jx 262/76 Scène de la rue... ou d'ailleurs
20/06/1960, Jx 262/76 Magnifique succès du premier championnat de la côte de Beauté
21/06/1960, Jx 262/76 La seconde journée du premier championnat de la Côte de Beauté en yachting léger
23/06/1960, Jx 262/76 Jean-Paul découvre la voile : Premières leçons de navigation... sur le papier
23/06/1960, Jx 262/76 Le Comte de Barcelone sur son yacht "Soltillo"
23/06/1960, Jx 262/76 René Lescombes : naufrage sur les récifs au large de l'île de Saint-Martin
27/06/1960, Jx 262/76 La section nautique de l'UFOLEP a lancé son premier bateau
30/06/1960, Jx 262/76 Jean-Paul découvre la voile : Premières leçons de navigation... sur le papier
06/07/1960, Jx 262/77 La Coupe inter-séries Gachet
06/07/1960, Jx 262/77 La Rose des vents
06/07/1960, Jx 262/77 Le challenge des 24 heures
11/07/1960, Jx 262/77 Le Bordelais Yves Pinaud chavire mais conserve son titre de champion de France
12/07/1960, Jx 262/77 Championnats d'Europe juniors sur Snipes
12/07/1960, Jx 262/77 Yves Pinaud a déjà battu "l'invincible" Elvstroem. Il espère récidiver à Naples
12/07/1960, Jx 262/77 Yves Pinaud a déjà battu "l'invincible" Elvstroem. Il espère récidiver à Naples 2
13/07/1960, Jx 262/77 Critérium International des Finns
13/07/1960, Jx 262/77 Oléron a vu sauver son yacht
13/07/1960, Jx 262/77 Stage de voile à l'école de Port-Neuf
14/07/1960, Jx 262/77 Nouvelle domination bordelaise à Bendor
15/07/1960, Jx 262/77 Au championnat d'Europe juniors sur Snipes
15/07/1960, Jx 262/77 Jean Goujon et les Bordelais font la loi à Bendor au Critérium International de France de Finns.
16/07/1960, Jx 262/77 Les petits navigateurs des piscines
16/07/1960, Jx 262/77 Les petits navigateurs des piscines 2
16/07/1960, Jx 262/77 Les petits navigateurs des piscines 3
19/07/1960, Jx 262/77 Un bateau à voile insubmersible

- 20/07/1960, Jx 262/77 Le drapeau des Hospitaliers Sauveteurs Bretons flotte à la plage
- 20/07/1960, Jx 262/77 L'élite des rameurs nationaux au Critérium et à la Coupe de France
- 20/07/1960, Jx 262/77 L'équipage Briand - Fromiga remporte la Coupe du président de la République
- 20/07/1960, Jx 262/77 Les hôtes du bassin des yachts
- 25/07/1960, Jx 262/77 Le Bordelais Pinaud 4ème aux Championnats d'Europe de Finns
- 25/07/1960, Jx 262/77 La grande illusion !
- 25/07/1960, Jx 262/77 Les Français Debarge - De Dokay enlèvent la première place des Championnats d'Europe des Stars sur 33 équipages
- 26/07/1960, Jx 262/77 Un sauvetage
- 27/07/1960, Jx 262/77 La Rochelle port de plaisance
- 02/08/1960, Jx 262/77 Départ de la course La Rochelle - La Corogne
- 02/08/1960, Jx 262/77 Le canot de sauvetage des Hospitaliers
- 03/08/1960, Jx 262/77 Demain Coupe des amis de l'île de Ré et Coupe des dériveurs légers
- 03/08/1960, Jx 262/77 L'équipage Briand - Fromiga aux Championnats du monde
- 04/08/1960, Jx 262/77 Aux Championnats du monde des 505
- 05/08/1960, Jx 262/77 Baudinet - Grammont seconds aux Championnats du monde des 505
- 06/08/1960, Jx 262/77 Melle Gilda Paris enlève la Coupe des Amis de l'île de Ré
- 06/08/1960, Jx 262/77 Régates : yachting léger et cruisers
- 08/08/1960, Jx 262/77 Didier Poissant 3ème aux Championnats d'Europe à Helsinki des voiliers à dérives
- 08/08/1960, Jx 262/77 Les championnats du monde des 505
- 10/08/1960, Jx 262/77 La Rochelle doit être le grand port de tourisme de l'Atlantique
- 10/08/1960, Jx 262/77 Le couple Kennedy fait de la navigation à voile
- 10/08/1960, Jx 262/77 Panne sèche...
- 11/08/1960, Jx 262/77 Toutes voiles sur La Corogne
- 12/08/1960, Jx 262/77 Le Championnat de France des Mousses
- 12/08/1960, Jx 262/77 Ski nautique en costume
- 12/08/1960, Jx 262/77 Un voilier en perdition au large de l'île d'Oléron
- 15/08/1960, Jx 262/77 Star montante au cinéma : Daniel Laurent
- 16/08/1960, Jx 262/77 Beaucoup de voiliers dans le Bassin d'Arcachon à côté de la jetée d'Eyrac
- 17/08/1960, Jx 262/77 Le yacht "Lutine" premier à La Rochelle
- 17/08/1960, Jx 262/77 Le yacht "Lutine" premier en temps réel de la Plymouth - La Rochelle (54h36)
- 18/08/1960, Jx 262/77 Faurroux champion du monde des Moths
- 18/08/1960, Jx 262/77 Finalement le yacht "Artemis" gagne en temps compensé
- 18/08/1960, Jx 262/77 La semaine de la voile : M. Sence sur Annie II vainqueur de la Coupe Mirage
- 19/08/1960, Jx 262/77 Le "Striana" premier en temps réel de la course La Corogne - La Rochelle
- 20/08/1960, Jx 262/77 Cannes de l'Atlantique
- 20/08/1960, Jx 262/77 Le yacht anglais "Faem" remporte la course-croisière La Corogne - La Rochelle devant Danycan
- 20/08/1960, Jx 262/77 Le yacht anglais "Faem" remporte la course-croisière La Corogne - La Rochelle devant Danycan 2
- 20/08/1960, Jx 262/77 Un grand yacht polonais dans la course La Corogne - La Rochelle
- 22/08/1960, Jx 262/77 Dans le grand théâtre de la rade les feux de la rampe s'éteignent sur

- la semaine de la voile
22/08/1960, Jx 262/77 Dans le grand théâtre de la rade les feux de la rampe s'éteignent sur la semaine de la voile 2
22/08/1960, Jx 262/77 Dans le grand théâtre de la rade les feux de la rampe s'éteignent sur la semaine de la voile 3
29/08/1960, Jx 262/77 Yachting : Yves Pinaud peut rapporter une médaille (en Finns)
30/08/1960, Jx 262/77 Elvstroëm est déjà en tête (en Finns)
03/09/1960, Jx 262/78 Yachting : Pinaud peut-être
05/09/1960, Jx 262/78 Championnat de France juniors
06/09/1960, Jx 262/78 Aujourd'hui et demain à Maubuisson finale du Championnat de France juniors sur Mousses
06/09/1960, Jx 262/78 Y-L Pinaud très handicapé (finn endommagé)
07/09/1960, Jx 262/78 Le Bordelais Pinaud lutte malgré l'adversité
08/09/1960, Jx 262/78 Le Danois Elvstroëm avait encore le vent en poupe
12/09/1960, Jx 262/78 Jeune vedette à la plage
13/09/1960, Jx 262/78 505 et 5m50
31/10/1960, Jx 262/78 L'assemblée générale de la Société des Régates Rochelaises
19/11/1960, Jx 262/79 Le Français Pisani absent au Championnat du monde des Stars
30/11/1960, Jx 262/79 La voile et la photo
05/12/1960, Jx 262/79 A la Société des régates rochelaises la remise des prix de la saison de yachting 1960
05/12/1960, Jx 262/79 A la Société des régates rochelaises la remise des prix de la saison de yachting 1960 2
30/12/1960, Jx 262/79 Un voilier chavire sur l'étang d'Hourtin
30/12/1960, Jx 262/79 Un voilier chavire sur l'étang d'Hourtin 2
12/01/1961, Jx 262/80 Un yacht sombre au large de Tanger : 40 disparus
12/01/1961, Jx 262/80 Un yacht sombre au large de Tanger : 40 disparus 2
18/01/1961, Jx 262/80 On pense à la saison de navigation de plaisance
01/02/1961, Jx 262/80 Mauvais temps dans le port
17/02/1961, Jx 262/80 Voiles au vent
22/02/1961, Jx 262/80 Un yacht mystérieux arraisonné au large d'Etretat
15/03/1961, Jx 262/81 La plaisance se prépare
22/03/1961, Jx 262/81 Deux projets d'extension du port de pêche
22/03/1961, Jx 262/81 Deux projets d'extension du port de pêche 2
29/03/1961, Jx 262/81 Bientôt la saison de yachting
03/04/1961, Jx 262/81 Goujon et Pinaud vainqueurs de la première journée des régates de Maubuisson
05/04/1961, Jx 262/81 M. Fiovre (toutes catégories) enlève le Prix du Salon Nautique de la Foire ; M. et Mme Houdart premiers de la série Vauriens
14/04/1961, Jx 262/81 Une industrie rochefortaise à la pointe du progrès
27/04/1961, Jx 262/81 Le programme de la saison : du 20 au 27 août semaine de la voile
27/04/1961, Jx 262/81 Le programme de la saison : du 20 au 27 août semaine de la voile 2
03/05/1961, Jx 262/82 " Marie-Christine III " remporte la course La Rochelle - Les Sables d'Olonne et retour.
05/05/1961, Jx 262/82 La Rochelle - Les Sables d'Olonne et retour : première course-croisière de la saison
11/05/1961, Jx 262/82 Victoire à Lacanau de Legrand et Couronneau...
12/05/1961, Jx 262/82 Le samedi 20 mai à La Rochelle Coupe du Golfe de Gascogne

- 17/05/1961, Jx 262/82 Sport et tourisme nautique en plein essor
- 18/05/1961, Jx 262/82 Jean-Louis Lacaze représentera le Sud-ouest au Championnat de France des Moths
- 19/05/1961, Jx 262/82 Canots Bombard pour la plaisance
- 19/05/1961, Jx 262/82 Le Danois Elvstroëm participera au Championnat international des Finn
- 20/05/1961, Jx 262/82 Aujourd'hui à Royan début du Championnat national de l'A.S Vaurien
- 22/05/1961, Jx 262/82 Le Danois Paul Elvstroëm en tête du Championnat de Guyenne des Finns
- 24/05/1961, Jx 262/82 La Coupe du golfe de Gascogne première course-croisière de l'Atlantique gagnée par Eloïse II
- 24/05/1961, Jx 262/82 La Coupe du golfe de Gascogne première course-croisière de l'Atlantique gagnée par Eloïse II 2
- 31/05/1961, Jx 262/82 Equipages et navires
- 01/06/1961, Jx 262/82 Nos artistes à Paris
- 03/06/1961, Jx 262/82 Coupe du Sunderland
- 03/06/1961, Jx 262/82 La ville a honoré les sportifs : Remise de coupes à la mairie
- 07/06/1961, Jx 262/82 Le C.V Arcachon champion de France des Dragons
- 15/06/1961, Jx 262/82 Les stages de voile à l'école de Port-Neuf débiteront comme l'année dernière au mois de juillet.
- 19/06/1961, Jx 262/82 Modèles réduits à la Foire-Exposition
- 21/06/1961, Jx 262/82 Delcroix remporte la Coupe Pinaud - Duanip à Hourtin
- 21/06/1961, Jx 262/82 Navires et équipages
- 23/06/1961, Jx 262/82 La surveillance des bains de mer
- 04/07/1961, Jx 262/83 Festival nocturne : voiles et polytechnie
- 04/07/1961, Jx 262/83 Le programme des fêtes de la saison 61
- 05/07/1961, Jx 262/83 L'été appartient aux jeunes
- 08/07/1961, Jx 262/83 Le yachting est devenu un sport populaire et son essor a fait tripler depuis 1958 la flotte de plaisance rochelaise
- 08/07/1961, Jx 262/83 Le yachting est devenu un sport populaire et son essor a fait tripler depuis 1958 la flotte de plaisance rochelaise 2
- 10/07/1961, Jx 262/83 Il y a trois sortes d'hommes : les vivants les morts et ceux qui vont sur la mer
- 10/07/1961, Jx 262/83 Il y a trois sortes d'hommes : les vivants les morts et ceux qui vont sur la mer
- 11/07/1961, Jx 262/83 M. Vinet : "Le yachting nous rappelle que rien n'est absolu si ce n'est la relativité des choses et des idées!"
- 12/07/1961, Jx 262/83 Le développement du yachting et de la construction navale de plaisance est un phénomène économique à ne pas négliger
- 17/07/1961, Jx 262/83 A 100 milles au large dans le Golfe de Gascogne deux jeunes gens à la dérive depuis jeudi sur un canot pneumatique
- 17/07/1961, Jx 262/83 Deux jeunes gens à la dérive sur l'Atlantique
- 18/07/1961, Jx 262/83 Après deux jours de recherche le canot du Kotick n'est toujours pas récupéré
- 19/07/1961, Jx 262/83 Le drame du Kotick
- 19/07/1961, Jx 262/83 Le drame du Kotick 2
- 20/07/1961, Jx 262/83 Le drame du Kotick

- 20/07/1961, Jx 262/83 L'espoir décroît de retrouver vivants les naufragés du canot perdu
- 21/07/1961, Jx 262/83 Kotick : plus d'espoir
- 21/07/1961, Jx 262/83 Le yacht le plus rapide monde
- 22/07/1961, Jx 262/83 Championnat d'Europe des "finn-dinghies"
- 24/07/1961, Jx 262/83 Championnat de France juniors de 420
- 24/07/1961, Jx 262/83 Nouvelles recherches aéro-navales mais les frères Delord restent introuvables.
- 24/07/1961, Jx 262/83 Un hors-bord se retourne : 4 noyés
- 26/07/1961, Jx 262/83 Bernard John Durant et Pierre Couronneau champions de France et d'Europe juniors de Snipes
- 26/07/1961, Jx 262/83 " Evasion III " traverse les Landes
- 29/07/1961, Jx 262/83 A Hourtin championnat régional des Mousses
- 31/07/1961, Jx 262/83 Construite par les chantiers Vernazza la vedette de haute mer "Rocher-du-Lion" a été lancée samedi après-midi.
- 31/07/1961, Jx 262/83 La fête de la mer à Royan
- 02/08/1961, Jx 262/83 Le Requin rochelais Annie III enlève le championnat de France à Cherbourg.
- 07/08/1961, Jx 262/83 Le yacht belge "Kallinika" a fait une escale de trois jours dans notre port
- 08/08/1961, Jx 262/83 Deux mécaniciens marseillais viennent de mettre au point le " propulsateur "
- 15/08/1961, Jx 262/83 Deux Rochelais restent accrochés pendant deux heures à leur kayak renversé au large de La Pallice
- 15/08/1961, Jx 262/83 Les Rochelais imprudents 2
- 16/08/1961, Jx 262/83 C'est la saison balnéaire...
- 18/08/1961, Jx 262/83 MM. Elie Audemard et Forster remportent les Coupes du Prince Hubert de Polignac (cognac)
- 19/08/1961, Jx 262/83 Du 20 au 26 août première semaine de la voile et Championnat de la Ligue du Sud-Ouest
- 22/08/1961, Jx 262/83 La semaine de la voile a débuté par une course de yachting léger
- 22/08/1961, Jx 262/83 Quatre hommes en perdition à bord d'un bateau volé
- 23/08/1961, Jx 262/83 La semaine de la voile
- 24/08/1961, Jx 262/83 La semaine de la voile
- 25/08/1961, Jx 262/83 La semaine de la voile
- 26/08/1961, Jx 262/83 La semaine de la voile
- 28/08/1961, Jx 262/83 La semaine de la voile
- 28/08/1961, Jx 262/83 Michel Castelnau sur Vaurien et 505 remporte à Royan les Coupes Sud-Ouest
- 29/08/1961, Jx 262/83 Midship-Storm de M. Allard remporte la Coupe Mirage et le tour de l'île de Ré
- 30/08/1961, Jx 262/83 Jean-Claude Cornu gagne les deux premières régates du Championnat du monde des 505 à Weymouth
- 31/08/1961, Jx 262/83 Samedi 2 et dimanche 3 à Royan Championnat du Sud-Ouest de l'A.S Vaurien
- 31/08/1961, Jx 262/83 Un magnifique bateau de plaisance a fait escale dans notre port
- 01/09/1961, Jx 262/84 Ski nautique... sans skis.
- 02/09/1961, Jx 262/84 Aujourd'hui et demain à Lacanau Coupes de Guyenne sur Snipes
- 02/09/1961, Jx 262/84 Le Français Jean-Claude Cornu champion du monde des 505 à Wey-

- mouth.
- 04/09/1961, Jx 262/83 Les voiles rochelaises premières de France occupent une place mondiale de premier plan
- 08/09/1961, JX 262/84 Le bassin commence à revivre
- 11/09/1961, Jx 262/84 Trente juniors au stage national de préparation olympique de Socoa
- 16/09/1961, Jx 262/84 Roumaillac et Mme vainqueurs sur 420
- 21/09/1961, Jx 262/84 Les dernières régates
- 24/10/1961, Jx 262/84 Au large de l'île de Grenade le paquebot italien Bianca-C est la proie des flammes : Deux morts onze blessés
- 24/10/1961, Jx 262/84 Au large de l'île de Grenade le paquebot italien Bianca-C est la proie des flammes : Deux morts onze blessés 2
- 01/11/1961, Jx 262/85 Jean Goujon remporte le match Paris -Bordeaux - Guyenne
- 01/11/1961, Jx 262/85 Le championnat de France des yachts de 5m50 en 1962 à La Baule et en 1963 à Arcachon
- 03/11/1961, Jx 262/85 Championnat d'Europe des Vauriens à Royan les 7 8 et 9 juillet 1962
- 04/11/1961, Jx 262/85 Pas de Snipes aux Jeux de Tokyo en 1964
- 04/11/1961, Jx 262/85 Pinaud triomphe à Maubuisson sur Finns
- 18/11/1961, Jx 262/85 De Liberté à France ou la relève transatlantique
- 20/11/1961, Jx 262/85 " France " vogue vers la haute mer
- 20/11/1961, Jx 262/85 Terry est sauvée
- 21/11/1961, Jx 262/85 Le " capitaine pas de chance " n'était-il qu'un assassin ?...
- 21/11/1961, Jx 262/85 Le drame du Blue Bell
- 22/11/1961, Jx 262/85 La Société des Régates Rochelaises premier club français de course océanique
- 24/11/1961, Jx 262/85 Reprise des cours de navigation à voile au Foyer culturel rochelais
- 27/11/1961, Jx 262/85 Un champion de yachting et un de ses amis trouvent la mort dans un autre accident aux portes de Bordeaux
- 29/11/1961, Jx 262/85 L'été prochain le Sud-Ouest couronnera un champion d'Europe... et deux champions de France
- 11/12/1961, Jx 262/85 Epilogue d'une éblouissante saison de yachting
- 11/12/1961, Jx 262/85 Epilogue d'une éblouissante saison de yachting 2
- 19/12/1961, Jx 262/85 Le mât ultra-moderne du France
- 08/01/1962, Jx 262/86 Le plus long paquebot du monde "France"
- 15/01/1962, Jx 262/86 Baptême de la nouvelle vedette des douanes "Vent d'Autan"
- 02/02/1962, Jx 262/86 Le Bordelais Y.-L. Pinaud moniteur national
- 05/02/1962, Jx 262/86 Mer agitée pour "France" dont les passagers gardent la chambre
- 07/02/1962, Jx 262/86 "France" a subi avec succès l'épreuve de la tempête
- 08/02/1962, Jx 262/86 Les cours supérieurs de yachting ont débuté mardi
- 01/03/1962, Jx 262/87 La sécurité des marins. Le canot pneumatique engin indispensable
2
- 01/03/1962, Jx 262/87 La sécurité des marins. Le canot pneumatique engin indispensable
- 06/03/1962, Jx 262/87 Un championnat de France juniors à deux équipiers est créé
- 07/03/1962, Jx 262/87 Le canot pneumatique sécurité du marin
- 09/03/1962, Jx 262/87 Claude Suire se jette à l'eau
- 15/03/1962, Jx 262/87 Avec nos Hospitaliers Sauveteurs-Bretons
- 17/03/1962, Jx 262/87 Un second bateau pour la section nautique du Foyer Culturel Rochelais
- 06/04/1962, Jx 262/87 La Société des Régates Rochelaises vent arrière. Du 3 au 10 août

- semaine du yachting rochelais. Championnat national des "Requins"
- 11/04/1962, Jx 262/87 Tourisme ou compétition sportive la navigation de plaisance connaît une vogue croissante
- 12/04/1962, Jx 262/87 Les vacances de Pâques ont débuté hier soir. C'est un avant-goût de la saison touristique: Trains supplémentaires ; 350 gendarmes sur les routes ; Tous les voiliers au large. Mais le ciel gris inquiète les hôteliers.
- 12/04/1962, Jx 262/87 Au soleil de Floride
- 14/04/1962, Jx 262/87 Régates à Maubuisson
- 26/04/1962, Jx 262/87 Le Rallye de printemps première sortie de la Société des Régates
- 28/04/1962, Jx 262/87 Cinq siècles après... A bord de la réplique exacte de la "Pinta" deux Basques vont reprendre la route de Christophe Colomb
- 03/05/1962, Jx 262/88 Houdard et Melle Garandeau vainqueurs à Maubuisson
- 04/05/1962, Jx262/88 Championnat du Sud-Ouest des Vauriens ; Régates de Cazaux ; La Coupe du Président de la Voile de Lacanau-Guyenne.
- 07/05/1962, Jx 262/88 Construit aux chantiers Vernazza le motor-sailer "Otaha-II" va partir pour Tahiti
- 07/05/1962, Jx 262/88 La XIIIe Cavalcade de La Rochelle a été une fête grandiose joyeuse et colorée
- 07/05/1962, Jx 262/88 Mallet - Allard vainqueurs à Cazaux
- 08/05/1962, Jx 262/88 Touristes à Boyardville
- 09/05/1962, Jx 262/88 Mais il ne coule pas
- 10/05/1962, Jx 262/88 Lafond remporte le championnat du Sud-Ouest de l'A.S Vaurien
- 11/05/1962, Jx 262/88 Un premier mois d'activité sportive à la Société des Régates Rochelaises
- 16/05/1962, Jx 262/88 Dimanche à Biscarosse Coupe Lanaverre
- 21/05/1962, Jx 262/88 Tiffory et Pasturaud vainqueurs à Maubuisson
- 24/05/1962, Jx 262/88 Marennes port de plaisance?
- 24/05/1962, Jx 262/88 A la Société des Régates Rochelaises la saison 1962 est ouverte
- 25/05/1962, Jx 262/88 "Otaha-II" direction Le Havre pour Papeete
- 30/05/1962, Jx 262/88 La course de Sauerland
- 06/06/1962, Jx 262/88 Yachting : le 9 juin départ de la course-croisière La Rochelle - Lorient
- 06/06/1962, Jx 262/88 La construction navale de plaisance
- 07/06/1962, Jx 262/88 Voiles dans le port
- 08/06/1962, Jx 262/88 Les frères Grammond vainqueurs en Bretagne
- 09/06/1962, Jx 262/88 Yachting : Aujourd'hui samedi dix-neuf bateaux prennent le départ de la course-croisière La Rochelle - Lorient
- 09/06/1962, Jx 262/88 Le paquebot "Reina-del-Mar" a embarqué 347 passagers
- 11/06/1962, Jx 262/88 La course-croisière La Rochelle - Lorient
- 11/06/1962, Jx 262/88 Les régates internationales de Palma de Majorque
- 11/06/1962, Jx 262/88 Maures (Agen) vainqueur en hors-bord à Luzech
- 12/06/1962, Jx 262/88 Gérard Devillard remporte le championnat de Guyenne sur finns
- 13/06/1962, Jx 262/88 Chaubard - Normand vainqueurs à Hourtin
- 13/06/1962, Jx 262/88 Les bateaux qui ont des jambes...
- 18/06/1962, Jx 262/88 La Rochelle port international de tourisme nautique
- 18/06/1962, Jx 262/88 La course croisière La Rochelle - Lorient a été gagnée par M. Menu
- 18/06/1962, Jx 262/88 Les six yachts anglais de la "Croisière des Vins de France" à Bordeaux pour trois jours

- 18/06/1962, Jx 262/88 Les six yachts anglais de la "Croisière des Vins de France" à Bordeaux pour trois jours 2
- 21/06/1962, Jx 262/88 Participez tout de suite au jeu-concours Scotch
- 22/06/1962, Jx 262/88 IIIe championnat de la Côte de Beauté
- 25/06/1962, Jx 262/88 ANTAR huile de compétition mutlisports (hors-bord bateaux karts...)
- 25/06/1962, Jx 262/88 ANTAR huile de compétition mutlisports (hors-bord bateaux karts...)
2
- 25/06/1962, Jx 262/88 Le Rallye Vinéa a mis le cap sur l'Angleterre
- 27/06/1962, Jx 262/88 Bossuet et Dominguez triomphent à Cazaux
- 28/06/1962, Jx 262/88 Ouverture de la saison sur le Bassin
- 29/06/1962, Jx 262/88 Double lancement aux chantiers navals
- 29/06/1962, Jx 262/88 Fantassins américains qui marchent sur l'eau
- 02/07/1962, Jx 262/89 Brassens - Boulenzou vainqueurs à la Grande Escoure
- 06/07/1962, Jx 262/89 Challenge des vingt-quatre heures et coupe Rhapsodie
- 06/07/1962, Jx 262/89 Le yacht turc "Ruyam" a été adjudgé pour 174.000 NF
- 06/07/1962, Jx 262/89 Notre port doté d'un canot de sauvetage
- 09/07/1962, Jx 262/89 Quand le vrai paquebot croise avec sa maquette
- 10/07/1962, JX 262/89 Sarrazin et Gandois vainqueurs à Arcachon
- 12/07/1962, Jx 262/89 Le Bordelais Clicheroux champion d'Europe
- 13/07/1962, Jx 262/89 Massies triple recordman du monde au Grand Prix de Sanguinet
- 16/07/1962, Jx 262/89 Concours de sable et régates enfantines
- 16/07/1962, Jx 262/88 Concours de sable et régates enfantines 2
- 16/07/1962, Jx 262/89 "France" ne reprendra la mer que dans trois semaines
- 18/07/1962, Jx 262/89 Les stagiaires de l'école de voile
- 19/07/1962, Jx 262/89 Chaubard - Melle Champeaux ont fait la loi
- 23/07/1962, Jx 262/89 Championnat de la Ligue du Sud-Ouest de voile à Arcachon
- 23/07/1962, Jx 262/89 Les Françaises se distinguent à Milan
- 24/07/1962, Jx 262/89 Alain Legrand vainqueur à Hourtin
- 24/07/1962, Jx 262/89 Le tour de l'île de Ré
- 25/07/1962, Jx 262/89 Une élégante unité belge dans les eaux martinaises
- 26/07/1962, Jx 262/89 Premières régates vendredi à Taussat
- 26/07/1962, Jx 262/89 Ce navigateur va suivre la route de Christophe Colomb à bord d'une réplique de la "Nina"
- 28/07/1962, Jx 262/89 Inondation et ski nautique
- 30/07/1962, Jx 262/89 Chaubard champion du Sud-Ouest sur Mousse
- 30/07/1962, Jx 262/89 Mazon - Guine vainqueurs à Lacanau
- 30/07/1962, Jx 262/89 Jean-Claude James est champion de France des "Finns"
- 30/07/1962, Jx 262/89 La Société des Régates en plein essor
- 31/07/1962, Jx 262/89 Un voyage mouvementé sur un petit bateau il y a cent ans : Saintes - La Rochelle et retour (1862)
- 31/07/1962, Jx 262/88 Un voyage mouvementé sur un petit bateau il y a cent ans : Saintes - La Rochelle et retour (1862) 2
- 31/07/1962, Jx 262/88 Un voyage mouvementé sur un petit bateau il y a cent ans : Saintes - La Rochelle et retour (1862) 3
- 02/08/1962, Jx 262/89 Dimanche à Hourtin les meilleurs "mousses" seront aux prises
- 02/08/1962, Jx 262/89 Challenge du Mousse-d'or
- 02/08/1962, Jx 262/89 Trois heures d'escale à La Pallice pour le "Reina del Mar"
- 04/08/1962, Jx 262/88 Grand évènement de la saison : le championnat national des requins

- se déroulera du 4 au 9 août. Le 5 août : course La Rochelle - Lequeitio 2
04/08/1962, Jx 262/88 Grand évènement de la saison : le championnat national des requins
se déroulera du 4 au 9 août. Le 5 août : course La Rochelle - Lequeitio 3
04/08/1962, Jx 262/89 Grand évènement de la saison : le championnat national des requins
se déroulera du 4 au 9 août. Le 5 août : course La Rochelle - Lequeitio
06/08/1962, Jx 262/89 Le championnat national des Requins débute aujourd'hui.
07/08/1962, JX 262/89 Aujourd'hui deuxième et troisième manches. Les participants ont
été reçus hier par la municipalité
08/08/1962, Jx 262/89 M. René Sence et ses équipiers débutent bien mais rien n'est encore
joué
08/08/1962, Jx 262/88 M. René Sence et ses équipiers débutent bien mais rien n'est encore
joué 2
08/08/1962, Jx 262/88 M. René Sence et ses équipiers débutent bien mais rien n'est encore
joué 3
08/08/1962, Jx 262/89 René Lescombes prépare son prochain grand voyage
08/08/1962, Jx 262/89 René Sence se détache dans le championnat des requins
08/08/1962, Jx 262/89 Grandes Journées de yachting dans l'île
09/08/1962, Jx 262/89 Championnat de France des Requins : Aujourd'hui proclamation
des résultats et remise des prix
09/08/1962, Jx 262/88 Championnat de France des Requins : Aujourd'hui proclamation
des résultats et remise des prix 2
09/08/1962, Jx 262/89 Sence et Sparfel à égalité
10/08/1962, Jx 262/89 René Sence champion de France des requins.
10/08/1962, JX 262/89 Le prince Philip à la barre de son yawl
10/08/1962, Jx 262/89 photo Championnat de France des Requins
10/08/1962, Jx 262/89 René Sence (La Rochelle) enlève la dernière manche et le cham-
pionnat national des Requins.
11/08/1962, Jx 262/89 Championnat de France des Requins : M. Massol préfet a présidé la
remise des prix
11/08/1962, Jx 262/88 Championnat de France des Requins : M. Massol préfet a présidé la
remise des prix 2
11/08/1962, Jx 262/89 IXe Rallye nautique international de l'Atlantique
14/08/1962, Jx 262/89 Un bateau révolutionnaire !...
15/08/1962, Jx 262/89 Belles festivités à l'occasion du IXe Rallye nautique international
de l'Atlantique
16/08/1962, Jx 262/89 Echos du IXe Rallye de l'Atlantique
18/08/1962, Jx 262/89 Les grandes régates patronnées par "Sud-Ouest" ont connu un im-
mense succès
20/08/1962, Jx 262/89 Aux régates du club nautique Fourasin le Challenge de "Sud-Ouest"
a été remporté par M. Dumas sur un "mousse"
21/08/1962, Jx 262/89 La drague creuse le chenal au Port-Sud
22/08/1962, Jx 262/89 A Marennes-Plage les régates ont remporté un grand succès.
22/08/1962, Jx 262/89 Buffet - Belverger en tête du Championnat du monde des 505
23/08/1962, Jx 262/89 Fête nautique sur le lac de Cadeuil
24/08/1962, JX 262/89 Le yacht royannais "Aquilon" brûle et coule dans le port de Santan-
der
24/08/1962, Jx 262/88 Le yacht royannais "Aquilon" brûle et coule dans le port de Santan-
der 2

- 24/08/1962, Jx 262/89 Les frères Chéret en tête du championnat du monde des 505
- 25/08/1962, Jx 262/89 L'école de voile créée il y a 30 ans par la Société des régates confirme sa raison d'être
- 27/08/1962, Jx 262/89 A Ostende Fauraux casse son mât
- 27/08/1962, Jx 262/89 Protection civile et pompiers ont participé vendredi à un spectaculaire exercice de sauvetage
- 27/08/1962, Jx 262/88 Protection civile et pompiers ont participé vendredi à un spectaculaire exercice de sauvetage 2
- 27/08/1962, Jx 262/88 Le directeur n'a qu'une seule ambition : "que ses élèves le dépassent"
- 27/08/1962, Jx 262/89 Soixante-dix-neuf "Star" au championnat du monde
- 28/08/1962, Jx 262/89 Serge Verneuil champion du monde des Moth
- 29/08/1962, Jx 262/89 A la Foire-Exposition...stand "La Rochelle Nautique"
- 29/08/1962, Jx 262/89 M. Michel Briand se classe septième aux championnats du monde de 505 (La Baule)
- 01/09/1962, Jx 262/90 Demain Rallye de Bonne-Anse
- 01/09/1962, Jx 262/90 Dernières régates
- 01/09/1962, Jx 262/90 "Faneca" leader du championnat du monde des "Stars"
- 01/09/1962, Jx 262/90 A la foire-exposition
- 03/09/1962, Jx 262/90 Stearns - Williams champion du monde des "Stars"
- 05/09/1962, Jx 262/90 Navigation de plaisance
- 08/09/1962, Jx 262/90 Zodiac de l'Inscription maritime
- 10/09/1962, Jx 262/90 Le yachting à l'heure espagnole
- 10/09/1962, Jx 262/90 Le yachting à l'heure espagnole 2
- 10/09/1962, Jx 262/90 Un équipage royannais champion du Sud-Ouest des "Vauriens"
- 11/09/1962, Jx 262/90 Les championnats d'Europe de "Snipes" débutent aujourd'hui
- 12/09/1962, Jx 262/90 Championnat d'Europe : Domination des Suisses
- 12/09/1962, Jx 262/90 Dernière course de la saison : le Tour des deux îles est gagné par "Shangri-La"
- 13/09/1962, Jx 262/90 Les frères Mazon de Lacanau talonnent les Suisses actuels leaders
- 13/09/1962, Jx 262/90 Après la course du tour des deux îles
- 13/09/1962, Jx 262/90 Royan est pour quelques jours la capitale européenne du yachting à voile.
- 14/09/1962, Jx 262/90 Firmenich - Lier champions d'Europe
- 15/09/1962, Jx 262/90 Coupe de Guyenne sur Snipes
- 17/09/1962, Jx 262/90 La Coupe de Guyenne des Snipes
- 20/09/1962, Jx 262/90 Marque (420) triomphe à Cazaux
- 21/09/1962, Jx 262/90 Les dernières régates de la saison
- 25/09/1962, Jx 262/90 Le roi Olaf V de Norvège arrive demain à Paris
- 08/10/1962, Jx 262/90 Les régates de la Voile de Lacanau - Guyenne
- 11/10/1962, Jx 262/90 Six douaniers récompensés par la Société centrale de sauvetage des naufragés
- 16/10/1962, Jx 262/90 Six Heures de Paris
- 18/10/1962, Jx 262/90 La Ligue du Sud-Ouest comportera trente-neuf sociétés
- 29/10/1962, Jx 262/90 M. Sence champion national des Requins 61-62 sélectionné pour les épreuves préolympiques
- 31/10/1962, Jx 262/90 Le littoral atlantique charentais devient la Côte de Lumière
- 03/11/1962, Jx 262/91 Trois rescapés du yacht "Concarneau" qui a fait naufrage recueillis par un bateau allemand

- 07/11/1962, Jx 262/91 Marques - Rieulet et Rivière vainqueurs à Maubuisson
13/11/1962, Jx 262/91 Les champions de la Ligue du Sud-Ouest ont reçu leurs récompenses
30/11/1962, Jx 262/91 Le Bordelais Georges Massies améliore trois records du monde
04/12/1962, Jx 262/91 A l'assemblée générale de la Ligue du Sud-ouest : Avec 39 sociétés et 2.675 licenciés le Sud-Ouest en tête des ligues françaises
04/12/1962, Jx 262/91 Le vent gonfle de nouveau les voiles de " Nina-II "
06/12/1962, Jx 262/91 Le 28e Salon nautique international a ouvert ses portes
10/12/1962, Jx 262/91 Didier Poissant - Marcel et Jean Goujon remportent les Coupes de Noël
11/12/1962, Jx 262/91 MM. Epeau et Peluchon (Société Nautique de l'Ouest) remportent la Coupe de Noël
12/12/1962, Jx 262/91 Le yachting léger aura bientôt son centre olympique : Lacanau
24/12/1962, Jx 262/91 L'opinion des dirigeants sur la réorganisation du sport français
24/12/1962, Jx 262/91 Le Comité départemental d'expansion économique a fait un premier bilan de son activité.
27/12/1962, Jx 262/91 La Nina-II a réédité l'exploit de Christophe Colomb 2
27/12/1962, Jx 262/91 La Nina-II a réédité l'exploit de Christophe Colomb. La caravelle a touché San Salvador le jour de Noël
31/12/1962, Jx 262/91 Douze mois sont passés...
08/01/1963, Jx 262/92 Des cargos aux canots...
09/01/1963, Jx 262/92 Bombard : tentative de suicide
02/02/1963, Jx 262/92 Le tourisme : une mine d'or à exploiter
07/02/1963, Jx 262/92 Le port couvert de glace et de neige
14/02/1963, Jx 262/92 Les épreuves officielles de la saison 1963
22/02/1963, Jx 262/92 Eliminatoires du championnat de France juniors solitaire et championnat de France cadets solitaire (les 21 et 22 juillet)
25/02/1963, Jx 262/92 Prélude aux beaux jours ?
26/02/1963, Jx 262/92 Le froid n'a pas arrêté l'entraînement des Tricolores à Maubuisson
02/03/1963, Jx 262/93 Treize stages nautiques à Saint-Jean-de-Luz au cours de cette année
06/03/1963, Jx 262/93 Vos vacances tellement plus belles
06/03/1963, Jx 262/93 Un peintre prépare un départ pour la plaisance
07/03/1963, Jx 262/93 Banc d'essai des plus récents voiliers
08/03/1963, Jx 262/93 Lescombes hisse la voile le 15 mars pour vaincre encore une fois l'Atlantique
16/03/1963, Jx 262/93 Vingt-cinq voiliers participent au festival de la croisière côtière. Aujourd'hui : tour de l'île de Ré
18/03/1963, Jx 262/93 Réussite du premier festival de la croisière côtière
27/03/1963, Jx 262/93 Sept championnats de L.S.O à Royan
29/03/1963, Jx 262/93 La Société des Régates Rochelaise débordée par la faveur croissante de la navigation de plaisance
30/03/1963, Jx 262/93 Toilette de printemps
02/04/1963, Jx 262/93 Championnat d'Europe de hors-bord
02/04/1963, Jx 262/93 Remorque pliante au Salon de Lymington
04/04/1963, Jx 262/93 Images du port
04/04/1963, Jx 262/93 Les championnats de France juniors à Maubuisson
06/04/1963, Jx 262/93 Lescombes est parti. Il vogue cers Arcachon.
08/04/1963, Jx 262/93 Championnat de France juniors. Alain et François Legrand avaient

- bien débuté.
- 10/04/1963, Jx 262/93 Le Ier Grand Prix du Midi Atlantique les 13 14 et 15 avril à Royan
- 13/04/1963, Jx 262/93 Critérium en solitaire à Carcans
- 13/04/1963, Jx 262/93 Tout va bien à bord
- 13/04/1963, Jx 262/93 Vos distractions du week-end pascal
- 15/04/1963, Jx 262/93 Jean-Claude Jammes sur finn leader du meeting international
- 18/04/1963, Jx 262/93 Plus que centenaire... La Société des Régates Rochelaise se porte de mieux en mieux
- 18/04/1963, Jx 262/93 Régates à Hourtin
- 20/04/1963, Jx 262/93 Devillard et Aubert vainqueurs à Maubuisson du Mémorial Bistuer
- 25/04/1963, Jx 262/93 Prélude aux vacances
- 06/05/1963, Jx 262/94 Rouillet Goujon Granger - Wacquez triomphent à Maubuisson
- 15/05/1963, Jx 262/94 On s'est entraîné dimanche (12)
- 16/05/1963, Jx 262/94 Rhapsodie Odyssee Thor vainqueurs dans leurs catégories de la course du Sauerland
- 18/05/1963, Jx 262/94 Yachting
- 20/05/1963, Jx 262/94 Le Grand Prix international de l'Atlantique
- 20/05/1963, Jx 262/94 M. et Mme Lafon s'imposent à Lacanau
- 23/05/1963, Jx 262/94 Toute la flotte de plaisance du port dispute aujourd'hui la course La Rochelle - Les Sables d'Olonne.
- 23/05/1963, Jx 262/94 Pour les fêtes de l'Ascension importante réunion à Maubuisson
- 24/05/1963, Jx 262/94 Coupe de l'Ascension
- 27/05/1963, Jx 262/94 A la voile de Lacanau - Guyenne
- 29/05/1963, Jx 262/94 Ski nautique en Floride
- 31/05/1963, Jx 262/94 Les 2 et 3 juin à La Rochelle Championnat national des "Maraudeurs"
- 31/05/1963, Jx 262/94 Le catamaran "Rehu-Moanna"
- 31/05/1963, Jx 262/94 Les compétitions de la Pentecôte
- 01/06/1963, Jx 262/94 L'embarcation à la portée de tous : Zodiac
- 03/06/1963, Jx 262/94 Dernières épreuves du championnat national des maraudeurs
- 03/06/1963, Jx 262/94 Les frères Bouchet en vedette aux championnats de l'A.S.S.U
- 04/06/1963, Jx 262/94 J-C James vainqueur sur Finn à Lacanau
- 04/06/1963, Jx 262/94 Le Parisien champion de France des "Dériveurs" (Maraudeurs)
- 05/06/1963, Jx 262/94 Le Parisien Mercier remporte le championnat national des Maraudeurs
- 06/06/1963, Jx 262/94 Les 15 et 16 juin à Royan championnats de yachting léger de la Côte de Beauté
- 06/06/1963, Jx 262/94 Victoire de J-C Jammes au IIIe Championnat international de Guyenne finn-class
- 07/06/1963, Jx 262/94 Les engagés pour Lourdes
- 10/06/1963, Jx 262/94 Les régates du Cercle de la Voile de Bordeaux
- 13/06/1963, Jx 262/94 Les meilleurs pilotes s'affronteront pour le titre européen (pendant le week-end sur le lac de Lourdes)
- 14/06/1963, Jx 262/94 Eloise II (Hervé) et Midship (Mallard) gagnants du Tour de l'île de Ré
- 15/06/1963, Jx 262/94 Championnat de yachting léger de la Côte de Beauté
- 15/06/1963, Jx 262/94 Vingt-cinq pilotes vont disputer les championnats d'Europe de hors-bord

- 17/06/1963, Jx 262/94 Hors-bord : Alors qu'il disputait les championnats d'Europe à Lourdes
Arthur Pass a trouvé la mort
- 17/06/1963, Jx 262/94 Les canoëistes nayais Bernard et Bourda gagnent à Oloron
- 18/06/1963, Jx 262/94 Inquiétude grandissante sur le sort de Lescombes
- 20/06/1963, Jx 262/94 Paré... pour la voile!
- 01/07/1963, Jx 262/95 Le nautisme et la botanique : buts du stage des Normaliens rochelais
- 02/07/1963, Jx 262/95 Magnifique saison à Vichy
- 05/07/1963, Jx 262/95 Bientôt le port sera rénové
- 05/07/1963, Jx 262/95 Feret - Duych triomphent à Royan
- 08/07/1963, Jx 262/95 Plus heureux que Lescombes un jeune Américain a traversé l'Atlantique et le Pacifique sur un yacht de 24 pieds.
- 08/07/1963, Jx 262/95 Lescombes péri en mer
- 08/07/1963, Jx 262/95 Le navigateur avait vaincu l'Atlantique d'Est en Ouest à bord du Pot-au-Noir II
- 08/07/1963, Jx 262/95 Régates
- 08/07/1963, Jx 262/95 René Lescombes : un "aventurier" avide d'espaces infinis mais aussi un exemple de courage
- 09/07/1963, Jx 262/95 Lescombes pourrait être inhumé près d'Arcachon au bord de l'Océan.
- 09/07/1963, Jx 262/95 Lescombes a noté ses impressions en pleine tempête
- 10/07/1963, Jx 262/95 Régates...
- 12/07/1963, Jx 262/95 Championnat du Sud-Ouest des Corsaires
- 13/07/1963, Jx 262/95 Les championnats du monde de yole O.K débutent aujourd'hui
- 16/07/1963, Jx 262/95 Le Suédois Westlund toujours en tête à Maubuisson
- 16/07/1963, Jx 262/95 Passionnantes régates sur le bassin du Parc
- 19/07/1963, Jx 262/95 Les voiles rochelaises dans la Manche
- 20/07/1963, Jx 262/95 Escale à La Rochelle des voiliers de l'Ecole navale
- 20/07/1963, Jx 262/95 Ski nautique et aile volante
- 22/07/1963, Jx 262/95 Les régates de la Voile de Lacanau - Guyenne
- 24/07/1963, Jx 262/95 Le paquebot "Reina-del-Mar" a fait escale malgré la grève (de la marine marchande)
- 24/07/1963, Jx 262/95 Traversée de la Manche à bord d'un "Surf-Sky"
- 24/07/1963, Jx 262/95 Un bateau de plaisance de plus : les chantiers Mallard mettent à l'eau la corvette "Tinico".
- 25/07/1963, Jx 262/95 Mise à l'eau d'un yacht
- 26/07/1963, Jx 262/95 Le C.V Bordeaux en tête du championnat de France des finns
- 26/07/1963, Jx 262/95 La nouvelle passion de la princesse
- 27/07/1963, Jx 262/95 La construction navale de plaisance en plein essor
- 27/07/1963, Jx 262/95 Régates
- 29/07/1963, Jx 262/95 Muller Dalle champions de France
- 29/07/1963, Jx 262/95 Le championnat national des belougas a été disputé à La Rochelle
- 29/07/1963, Jx 262/95 Régates
- 30/07/1963, Jx 262/95 En attendant Plymouth - La Rochelle six Rochelais engagés dans la grande course-croisière internationale
- 30/07/1963, Jx 262/95 La fête de nuit sur le port a remporté un succès extraordinaire
- 31/07/1963, Jx 262/95 Le "Kallinika" à La Rochelle
- 01/08/1963, Jx 262/95 Alain Legrand vainqueur en "solitaire"
- 03/08/1963, Jx 262/95 Régates...
- 05/08/1963, Jx 262/95 A Maubuisson deux Bordelais s'entraînent en vue des championnats

- du monde
- 06/08/1963, Jx 262/95 Victoire Bordelaise au championnat du Sud-ouest des "505"
- 07/08/1963, Jx 262/95 Plymouth - La Rochelle : la course-croisière la plus importante d'Europe
- 07/08/1963, Jx 262/95 Trente-sept voiliers ont participé à la Coupe "Prince-Hubert-de-Polignac"
- 08/08/1963, Jx 262/95 M. Sence défend aujourd'hui les couleurs rochelaises aux championnats d'Europe
- 12/08/1963, Jx 262/95 Il remonte automatiquement...
- 15/08/1963, Jx 262/95 Rumeau sur 420 vainqueur à Maguide
- 16/08/1963, Jx 262/95 La semaine de la voile a remporté un grand succès
- 16/08/1963, Jx 262/95 300.000 Français à la poursuite de la liberté...
- 17/08/1963, Jx 262/95 Au yacht-club de l'océan
- 17/08/1963, Jx 262/95 Briand et Rey disputeront le championnat du monde à Larchemont (U.S.A)
- 17/08/1963, Jx 262/95 Ecole de voile
- 19/08/1963, Jx 262/95 Régates...
- 21/08/1963, Jx 262/95 Record battu : le yacht hollandais "Stormvogel" effectue Plymouth - La Rochelle en quarante heures
- 21/08/1963, Jx 262/95 Régates...
- 22/08/1963, Jx 262/95 C'est un bateau rochelais l'Eloïse II qui a remporté Plymouth - La Rochelle
- 22/08/1963, Jx 262/95 Le yacht rochelais Eloïse II encore vainqueur
- 22/08/1963, Jx 262/95 Une grande et belle course : Plymouth - La Rochelle
- 23/08/1963, Jx 262/95 Samedi et dimanche (24 et 25) à Hourtin Championnat du Sud-Ouest Mousse et Yole O.K
- 23/08/1963, Jx 262/95 Les plus belles images... de Plymouth - La Rochelle
- 24/08/1963, Jx 262/95 Réception à l'hôtel de ville des concurrents et organisateurs de la course-croisière Plymouth - La Rochelle
- 24/08/1963, Jx 262/95 Trente et un yachts à la course-croisière La Rochelle-La Gironde-Bénodet
- 26/08/1963, Jx 262/95 Départ de la course La Rochelle - Bénodet
- 26/08/1963, Jx 262/95 Le commandant de Kerviller a visité l'école de voile
- 26/08/1963, Jx 262/95 Les vainqueurs de Plymouth - La Rochelle ont reçu leurs récompenses
- 26/08/1963, Jx 262/95 Victoire française aux Etats-Unis
- 27/08/1963, Jx 262/95 Régates...
- 28/08/1963, Jx 262/95 Hannequin leader des Français aux championnats du monde
- 29/08/1963, Jx 262/95 Jean Goujon champion du Sud-Ouest en finns
- 29/08/1963, Jx 262/95 Le Rochelais Briand quatrième à Larchmont
- 30/08/1963, Jx 262/95 Le français Chéret second de la quatrième régata
- 02/09/1963, Jx 262/96 Baptême
- 04/09/1963, Jx 262/96 L'école de voile a passé le cap du 1.000 e stagiaire
- 04/09/1963, Jx 262/96 Vin d'honneur à Vauzières pour les participants à la fête nautique du 18 août
- 04/09/1963, Jx 262/96 Yachting
- 06/09/1963, Jx 262/96 La Française Goyonne Dalle championne du monde des figures
- 12/09/1963, Jx 262/96 Pour réaliser son tour du monde à la voile un navigateur solitaire s'est fait manoeuvre à Pessac 2

- 12/09/1963, Jx 262/96 Pour réaliser son tour du monde à la voile un navigateur solitaire s'est fait manoeuvre à Pessac
- 12/09/1963, Jx 262/96 M. Hervé (Eloïse II) remporte la course du Tour des Deux-Iles
- 14/09/1963, Jx 262/96 Coupe de France des 420
- 18/09/1963, Jx 262/96 L'Américain Hunt champion du monde des 505
- 18/09/1963, Jx 262/96 Un bateau de plaisance est construit dans nos murs
- 20/09/1963, Jx 262/96 La rade de La Rochelle banc d'essai des bateaux de plaisance
- 21/09/1963, Jx 262/96 Au banc d'essai de la rade de La Rochelle l'opération "Atlantique"
- 30/09/1963, Jx 262/96 Michel Goujon et Philippe Marque vainqueurs à Maubuisson (en Finns et 420)
- 01/10/1963, Jx 262/96 L'Anglais Musto vainqueur de la première régates du championnat du monde des "Flying Dutchmen"
- 07/10/1963, Jx 262/96 Les Suisses champions du monde en "flying dutchmen"
- 23/10/1963, Jx 262/96 Un problème qu'on croyait mineur : la salissure biologique des navires
- 31/10/1963, Jx 262/96 Pour diminuer de 50 % le nombre de noyades la Protection civile envisage d'adopter l'"Espadon 422" et le gilet "AS-1" inventés par un artisan biarrot
- 05/11/1963, Jx 262/97 Mme et M. Houdard de Royan vainqueurs de la Coupe d'Automne des Vauriens à Lacanau-Médoc
- 08/11/1963, Jx 262/97 Auréole d'avant-garde pour un record du monde
- 28/11/1963, Jx 262/97 Canot en fibre de verre renforcée de plastique
- 06/12/1963, Jx 262/97 Le tourisme dans notre département
- 06/12/1963, Jx 262/97 L'ouverture des cours de navigation à voile
- 07/12/1963, Jx 262/97 Aujourd'hui et demain à Lacanau-Guyenne présélection olympique pour les "finn"
- 07/12/1963, Jx 262/97 M. Matrat est élu président du Club de ski et de motonautisme
- 31/12/1963, Jx 262/97 L'année 1963 est morte ! Vive l'année 1964 !
- 31/12/1963, Jx 262/97 L'année 1963 est morte ! Vive l'année 1964 ! 2
- 02/01/1964, Jx 262/98 Coupe de Noël du yachting léger
- 04/01/1964, Jx 262/98 Alzone le navigateur solitaire a trouvé quatre équipiers pour faire le tour du monde
- 07/01/1964, Jx 262/98 Un passé qui se veut présent
- 18/02/1964, Jx 262/98 L'assemblée générale de la Société des régates a été suivie de la remise des prix de la saison 1963
- 05/03/1964, Jx 262/99 Ce beau paquebot que nous ne verrons plus
- 12/03/1964, Jx 262/99 Plusieurs centaines de bateaux représentant onze nations à la Semaine internationale de La Rochelle (du 14 au 18 mai)
- 17/03/1964, Jx 262/99 Dix stages de voile à Socca cette année
- 19/03/1964, Jx 262/99 Le Snipe d'Or ouvrira la saison
- 23/03/1964, Jx 262/99 Pastraud - Marchand vainqueurs à Maubuisson
- 27/03/1964, Jx 262/99 Douze jeunes gens participent au stage de formation de moniteurs de voile
- 30/03/1964, Jx 262/99 Joan de Kat va relier seul La Rochelle à New York
- 30/03/1964, Jx 262/99 Les futurs moniteurs de voile vont à l'école
- 30/03/1964, Jx 262/99 Succès rochelais à Cannes
- 30/03/1964, Jx 262/99 Joan de Kat va relier seul La Rochelle à New York 2
- 01/04/1964, Jx 262/99 Joan de Kat navigateur solitaire : départ aujourd'hui à 18 heures
- 02/04/1964, Jx 262/99 La baie de Monte-Carlo

- 03/04/1964, Jx 262/99 Bon voyage Joan de Kat : envoyez-nous des cartes postales de New York
- 06/04/1964, Jx 262/99 Pastraud et Archer vainqueurs à Maubuisson
- 08/04/1964, Jx 262/99 J. et Y. de Coudras en tête du Snipe d'Or
- 08/04/1964, Jx 262/99 Nouvelle victoire de Michel Briand et Michel Rey dans la Coupe européenne des 505 à Bendor
- 09/04/1964, Jx 262/99 Au cours de la Semaine de La Rochelle le Club Subaquatique fera une entrée spectaculaire
- 09/04/1964, Jx 262/99 Paré pour le lancer !
- 10/04/1964, Jx 262/99 Les moniteurs de voile ont subi un examen de fin de stage
- 16/04/1964, Jx 262/99 La préparation de la Semaine Internationale
- 18/04/1964, Jx 262/99 La Semaine de La Rochelle bien remplie
- 24/04/1964, Jx 262/99 La semaine internationale de La Rochelle : Plusieurs champions du monde et de nombreux champions européens et nationaux participeront aux épreuves.
- 30/04/1964, Jx 262/99 Le Rochelais Roy quatrième au championnat de France des Marauders
- 30/04/1964, Jx 262/99 Régates...
- 04/05/1964, Jx 262/100 Le Rochelais Roy quatrième au championnat de France des marauders
- 05/05/1964, Jx 262/100 La Hutte : caravanes digues et welcom
- 05/05/1964, Jx 262/100 Les épreuves régionales comptant pour les championnats des croisières
- 05/05/1964, Jx 262/100 Une organisation modèle... Une firme en flèche
- 08/05/1964, Jx 262/100 La semaine internationale de La Rochelle
- 09/05/1964, Jx 262/100 Régates...
- 11/05/1964, Jx 262/100 A la Voile de Lacanau - Guyenne
- 12/05/1964, Jx 262/100 Hors-bord Johnson
- 12/05/1964, Jx 262/100 Le club de ski nautique et de motonautisme a brillamment inauguré la Semaine internationale de La Rochelle
- 13/05/1964, Jx 262/100 Le club subaquatique prépare une spectaculaire démonstration qui aura lieu dans le cadre de la Semaine de La Rochelle
- 14/05/1964, Jx 262/100 La semaine internationale de La Rochelle : Les dix groupes du Ve Festival folklorique nous invitent à faire un passionnant tour d'Europe.
- 15/05/1964, Jx 262/100 La semaine internationale de La Rochelle
- 15/05/1964, Jx 262/100 Régates...
- 16/05/1964, Jx 262/100 La semaine internationale de La Rochelle : M. Maurice Herzog secrétaire d'Etat à la Jeunesse et aux Sports est depuis hier l'hôte de notre ville.
- 16/05/1964, Jx 262/100 Lundi à Castillon (Dordogne) Championnats du Sud-Ouest en hors-bord 500 et dinghies
- 18/05/1964, Jx 262/100 Semaine de la voile et fête folklorique animent le week-end de Pentecôte rochelais.
- 18/05/1964, Jx 262/100 "Eloïse" bien placée pour s'adjuger le Tour de l'Ile-de-Ré
- 18/05/1964, Jx 262/100 Francis James vainqueur de la deuxième régata à Bendor
- 19/05/1964, Jx 262/100 La semaine internationale de La Rochelle : Une grande consécration pour notre port de plaisance.
- 19/05/1964, Jx 262/100 Le nouveau "skicraft" britannique propulsé par un moteur de 150 CV
- 19/05/1964, Jx 262/100 Plein succès de la Semaine internationale de La Rochelle

- 20/05/1964, Jx 262/100 La semaine internationale de La Rochelle : Les concurrents ont reçu leurs prix et se sont donnés rendez-vous pour l'année prochaine
- 21/05/1964, Jx 262/100 La saison a débuté à la Pentecôte
- 22/05/1964, Jx 262/100 Mercury 1er hors-bord du monde le plus rapide le plus économique.
- 22/05/1964, Jx 262/100 Aujourd'hui à La Rochelle départ de la Coupe du Golfe de Gascogne
- 23/05/1964, Jx 262/100 Coupe du Golfe de Gascogne...
- 25/05/1964, Jx 262/100 L'Anglais Chichester en tête de la course transatlantique en solitaire
- 25/05/1964, Jx 262/100 Marie France : parée pour l'été
- 26/05/1964, Jx 262/100 Après la semaine internationale de la voile : la gendarmerie maritime au service du port
- 28/05/1964, Jx 262/100 La course transatlantique en solitaire
- 29/05/1964, Jx 262/100 Les cours de voile forment chaque année cent cinquante jeunes pratiquants
- 02/06/1964, Jx 262/100 Victoire de "La Belle Poule" dans Plymouth - Lisbonne
- 03/06/1964, Jx 262/100 Eliminatoires des nordets le 14 juin à Agen
- 03/06/1964, Jx 262/100 Le lieutenant Tabarly en tête de la traversée de l'Atlantique en solitaire
- 04/06/1964, Jx 262/100 Les travaux réalisés dans le port de La Rochelle (1.400.000 F) vont favoriser le développement du tourisme nautique.
- 08/06/1964, Jx 262/100 La Semaine de la voile et les artistes en herbe
- 08/06/1964, Jx 262/100 Régates...
- 10/06/1964, Jx 262/100 Chichester toujours en tête de la course transatlantique
- 10/06/1964, Jx 262/100 Le dernier-né des chantiers Hervé
- 13/06/1964, Jx 262/100 Dimanche à Cazaux premier Critérium du Sud-Ouest des 420
- 13/06/1964, Jx 262/100 La construction navale de plaisance bat son plein
- 15/06/1964, Jx 262/100 Régates...
- 18/06/1964, Jx 262/100 La fête moto-nautique a obtenu un magnifique succès
- 19/06/1964, Jx 262/100 A la société des régates et Naval - Sport : premiers leaders de la cinquième édition des challenges municipaux
- 19/06/1964, Jx 262/100 Tabarly vogue vers la victoire
- 19/06/1964, Jx 262/100 Eric tabarly a pris au dépourvu les autorités de Newport
- 20/06/1964, Jx 262/100 Pour Tabarly le triomphe : il a gagné avec près de 350 milles d'avance. La Légion d'honneur l'attendait à l'arrivée
- 20/06/1964, Jx 262/100 Pour Tabarly le triomphe : il a gagné avec près de 350 milles d'avance. La Légion d'honneur l'attendait à l'arrivée 2
- 20/06/1964, Jx 262/100 Le championnat de yachting léger de la Côte de Beauté débute aujourd'hui à Royan
- 20/06/1964, Jx 262/100 Une nouvelle unité pour notre flotte de plaisance
- 22/06/1964, Jx 262/100 Pour vos vacances votre voilier...
- 22/06/1964, Jx 262/100 Le championnat de la Côte de Beauté
- 22/06/1964, Jx 262/100 Le navigateur solitaire Joan de Kat a touché les Bermudes
- 22/06/1964, Jx 262/100 Tabarly voulait aller à la rencontre de Chichester mais l'Anglais était trop loin et il n'y avait pas de vent
- 22/06/1964, Jx 262/100 Tabarly voulait aller à la rencontre de Chichester mais l'Anglais était trop loin et il n'y avait pas de vent 2

- 25/06/1964, Jx 262/100 La Rochelle station balnéaire : le projet de M. Madier
- 25/06/1964, Jx 262/100 Bateau Naviking
- 26/06/1964, Jx 262/100 La Rochelle station balnéaire
- 29/06/1964, Jx 262/100 Houdard - De Ventura vainqueurs à Royan
- 02/07/1964, Jx 262/101 Futurs Tabarly le centre de Bombannes fera de vous de vrais loups de mer
- 02/07/1964, Jx 262/101 Le "Léopard-Normand" a été lancé avec succès en présence d'une grande affluence
- 04/07/1964, Jx 262/101 Société des régates rochelaises : Coupe du Sauerland
- 06/07/1964, Jx 262/101 Choisissez le progrès pour votre bateau aussi !
- 06/07/1964, Jx 262/101 Le Marmandais Gachet vainqueur à Monheurt
- 13/07/1964, Jx 262/101 Régates...
- 20/07/1964, Jx 262/101 Régates...
- 23/07/1964, Jx 262/101 La Flotte-en-Ré a son école de voile
- 23/07/1964, Jx 262/101 Le championnat national des ponants débute aujourd'hui à Royan
- 24/07/1964, Jx 262/101 Reppetto et Petriniaud en tête du Championnat de France des ponants.
- 25/07/1964, Jx 262/101 Du 3 au 7 août 60 bateaux participeront au championnat national des 505
- 25/07/1964, Jx 262/101 Régates...
- 26/07/1964, Jx 262/101 Réception en l'honneur de "L'Etoile" et "La Belle Poule" à la S.R.R
- 27/07/1964, Jx 262/101 La protection civile sur la route sur la plage en mer
- 27/07/1964, Jx 262/101 Régates...
- 29/07/1964, Jx 262/101 " La Belle Poule " toutes voiles dehors
- 30/07/1964, Jx 262/101 Mme et M. Queverec champions du monde des "Vauriens"
- 01/08/1964, Jx 262/101 L'école de voile a cinq ans : 1960 : 90 stagiaires 7 bateaux. 1964 : 300 stagiaires 23 bateaux.
- 01/08/1964, Jx 262/101 Dany Duflot est championne d'Europe et d'Afrique aux figures
- 03/08/1964, Jx 262/101 Du 5 au 8 août à Lacanau Championnat national des "Mousses"
- 03/08/1964, Jx 262/101 Seize voiliers disputent la course-croisière La Rochelle - Lequeitio
- 03/08/1964, Jx 262/101 Triplé de Dany Duflot aux championnats d'Europe
- 05/08/1964, Jx 262/101 Cette semaine...
- 05/08/1964, Jx 262/101 Jacques Lebrun enlève la seconde manche du championnat des 505
- 05/08/1964, Jx 262/101 Le championnat de France des 505
- 05/08/1964, Jx 262/101 Les grands départs...
- 06/08/1964, Jx 262/101 Gérard et Alain Dufau en tête du championnat de France des mousses
- 06/08/1964, Jx 262/101 Le championnat de France des 505
- 07/08/1964, Jx 262/101 Championnat des 505 : Briand - Fournier remportent la cinquième manche.
- 07/08/1964, Jx 262/101 Le championnat de France des 505
- 08/08/1964, Jx 262/101 Gérard et Alain Dufau toujours leader des Mousses
- 08/08/1964, Jx 262/101 Lebrun - Davy champions de France en 505
- 08/08/1964, Jx 262/101 Les régates ont été courues par un temps splendide
- 10/08/1964, Jx 262/101 Gérard et Alain Dufau champions de France des "Mousses"
- 10/08/1964, Jx 262/101 Le championnat de France des 505 : les concurrents ont reçu leurs prix au Club de la S.R.R.
- 10/08/1964, Jx 262/101 Premiers essais pour le "Saint-Nicolas"
- 11/08/1964, Jx 262/101 Les reporters du mois d'août...

- 12/08/1964, Jx 262/101 La coupe "Prince-Hubert-de-Polignac" a remporté un grand succès
- 13/08/1964, Jx 262/101 " Opération lancement " au pont palissy à Saintes
- 13/08/1964, Jx 262/101 Le yacht-club Martinais a constitué son comité
- 17/08/1964, Jx 262/101 Championnat de la L.S.O : Garandeau vainqueur de la série des requins
- 18/08/1964, Jx 262/101 Laffiteau et Mme vainqueurs à Sanguinet
- 19/08/1964, Jx 262/101 Pierre Goujon champion de la L.S.O des "finns"
- 20/08/1964, Jx 262/101 Après le naufrage du yacht "Le Caprice"
- 20/08/1964, Jx 262/101 Cinq yachtsmen périssent en mer : Naufrage du bateau rochelais "Marie-Galante II"
- 20/08/1964, Jx 262/101 Cinq yachtsmen périssent en mer : Naufrage du bateau rochelais "Marie-Galante II" 2
- 21/08/1964, Jx 262/101 Dimanche à Cazaux Challenge du Z.E.F
- 21/08/1964, Jx 262/101 Les yachtsmen rescapés de la course Santander - La Trinité nous font le récit de leur " plus longue nuit "
- 21/08/1964, Jx 262/101 Les yachtsmen rescapés de la course Santander - La Trinité nous font le récit de leur " plus longue nuit " 2
- 22/08/1964, Jx 262/101 " L'Aquilon " avait préféré abandonner... Il rentre avec son équipage à Arcachon.
- 24/08/1964, Jx 262/101 57 voiliers ont participé à la coupe "Churton"
- 25/08/1964, Jx 262/101 Dans la baie de Royan Frédéric (9 ans) a le poignet sectionné en faisant du ski nautique
- 28/08/1964, Jx 262/101 Après les régates patronnées par Sud-Ouest
- 28/08/1964, Jx 262/101 La machine à laver de haute fidélité : Junomatic
- 28/08/1964, Jx 262/101 La saison des régates a pris fin
- 28/08/1964, Jx 262/101 Une belle sixième place
- 28/08/1964, Jx 262/101 Une foule considérable a assisté à la fête de l'eau
- 29/08/1964, Jx 262/101 Aujourd'hui et demain Championnats de la L.S.O des vauriens et yoles O.K
- 31/08/1964, Jx 262/101 Mondeteguy (C.V.H.M) de la Ligue du Sud-Ouest champion des yoles O.K
- 01/09/1964, Jx 262/102 La première journée des championnats cadets et juniors
- 02/09/1964, Jx 262/102 Fredefon - Lamargue champions du Sud-Ouest pour la série des Vauriens
- 03/09/1964, Jx 262/102 Trois jeunes fervents du ski nautique : " C'est un sport qui revient cher "
- 05/09/1964, Jx 262/102 Coupe des Landes des 420 demain à Biscarosse
- 07/09/1964, Jx 262/102 A Lacanau - Médoc Poissant et Grammond enlèvent la Coupe internationale des Snipes
- 09/09/1964, Jx 262/102 Un ministre dans le bain
- 11/09/1964, Jx 262/102 Les championnats d'Europe des " voiliers des sables "
- 12/09/1964, Jx 262/102 Dimanche à Lacanau Critérium du Sud-Ouest des "470"
- 12/09/1964, Jx 262/102 La Rochelle future capitale du tourisme nautique... : I - Eté 1964 : "grand boum" sur le motonautisme
- 12/09/1964, Jx 262/102 Au Yachting-club des îles de l'Ouest cent seize équipes feront l'ouverture
- 12/09/1964, Jx 262/102 Le yacht d'Anne-Marie a jeté l'ancre au Pirée
- 14/09/1964, Jx 262/102 La Rochelle future capitale du tourisme nautique... : II - Un atout

- majeur : la proximité des îles
- 15/09/1964, Jx 262/102 La Rochelle future capitale du tourisme nautique... : III - Des bateaux pour tous : de 2.000 à 60.000 F
- 17/09/1964, Jx 262/102 Dimanche à Lacanau Coupe de Guyenne des 420
- 17/09/1964, Jx 262/102 L'aventure commence à Cordouan
- 17/09/1964, Jx 262/102 L'aventure commence à Cordouan 2
- 17/09/1964, Jx 262/102 L'aventure commence à Cordouan 3
- 21/09/1964, Jx 262/102 Samedi et dimanche à Carcans - Maubuisson Coupe d'automne du Y.M.C d'Aquitaine
- 21/09/1964, Jx 262/102 Nouvelle victoire du "Constellation" dans l' "America's Cup"
- 22/09/1964, Jx 262/102 Jean-Michel Jamais et Dany Duflot se distinguent au Liban
- 26/09/1964, Jx 262/102 Mémorial Jean-Bistuer à Maubuisson
- 28/09/1964, Jx 262/102 Pasturaud Marchand sur 420 et Bouyé (intersérie) vainqueurs des régates
- 29/09/1964, Jx 262/102 Huit jeunes garçons s'évadent en bateau de la maison d'éducation surveillée de Belle-Ile
- 29/09/1964, Jx 262/102 Huit jeunes garçons s'évadent en bateau de la maison d'éducation surveillée de Belle-Ile 2
- 01/10/1964, Jx 262/102 Briand - Rey covainqueurs de la coupe internationale du Y.C.I.F
- 12/10/1964, Jx 262/102 Veillée d'armes dans le port d'Enoshima
- 13/10/1964, Jx 262/102 Le Flying Dutchman tricolore second de la première régates
- 13/10/1964, Jx 262/102 Le Flying Dutchman tricolore second de la première régates 2
- 13/10/1964, Jx 262/102 Les Six Heures de Paris
- 14/10/1964, Jx 262/102 Buffet malchanceux
- 16/10/1964, Jx 262/102 Devillard vainqueur de la quatrième régates
- 19/10/1964, Jx 262/102 Christian Maury Jean Goujon Jacques Pasturaud vainqueurs à Maubuisson
- 20/10/1964, Jx 262/102 Buffet - Lehoerff ont toujours confiance
- 21/10/1964, Jx 262/102 Buffet - Le Hoerff trahis par leurs voiles
- 23/10/1964, Jx 262/102 On pense déjà à la prochaine saison nautique
- 26/10/1964, Jx 262/102 Roumaillac et Granger - Wacquez vainqueurs à Maubuisson
- 02/11/1964, Jx 262/103 Maury frères Pierre Goujon Jacques Pastoraus vainqueurs à Maubuisson
- 16/11/1964, Jx 262/102 Jean-Claude Roumaillac - Lecoq vainqueurs à Maubuisson
- 23/11/1964, Jx 262/103 L'activité sportive de la S.R.R a plus que doublé en une année
- 16/12/1964, Jx 262/103 Inauguration des garages et ateliers municipaux
- 16/12/1964, Jx 262/103 La Charente-Maritime a une vocation touristique
- 17/12/1964, Jx 262/103 Motonautisme et ski sur l'eau sont devenus des sports... "dans le vent"
- 17/12/1964, Jx 262/103 Résultats des régates de dimanche (13)
- 28/12/1964, Jx 262/103 L'assemblée générale de la Voile Lacanau - Guyenne
- 30/12/1964, Jx 262/103 Jeunes ou anciens ils donnent l'exemple. Voici les sportifs 1964 du Sud-Ouest
- 30/12/1964, Jx 262/103 Jeunes ou anciens ils donnent l'exemple. Voici les sportifs 1964 du Sud-Ouest 2
- 31/12/1964, Jx 262/103 1964 : Les hommes les événements
- 07/01/1965, Jx 262/104 Le IVe Salon international de la navigation de plaisance
- 07/01/1965, Jx 262/104 Le Salon nautique ouvre ses portes aujourd'hui

- 08/01/1965, Jx 262/104 L'international Boat show
- 12/01/1965, Jx 262/104 La surprise du IVe Salon international de la navigation de plaisance : Un engouement sans précédent pour la croisière familiale
- 18/01/1965, Jx 262/104 Eric Tabarly victoire en solitaire : I - Je donne à mon bateau le nom de "Pen-Duick II" (petite tête noire en breton) en souvenir de mon premier voilier
- 18/01/1965, Jx 262/104 Eric Tabarly victoire en solitaire : I - Je donne à mon bateau le nom de "Pen-Duick II" (petite tête noire en breton) en souvenir de mon premier voilier 2
- 19/01/1965, Jx 262/104 Eric Tabarly victoire en solitaire : II - Dans la brume et parmi les bateaux qui sillonnent l'Atlantique je me sens aussi mal à l'aise qu'un cycliste égaré entre des camions poids lourds
- 21/01/1965, Jx 262/104 Eric Tabarly victoire en solitaire : IV - Entraîné par le Gulf Stream je suis dans une incertitude complète sur ma propre position
- 22/01/1965, Jx 262/104 Eric Tabarly victoire en solitaire : V - A l'approche du but je risque de m'échouer loin des feux et des balises sur les fonds mouvants de Nantucket
- 23/01/1965, Jx 262/104 Eric Tabarly victoire en solitaire : VI - A Newport le 18 juin on se croirait à l'arrivée du "France" à New York lors du voyage inaugural
- 04/02/1965, Jx 262/104 Si vous voulez acquérir "l'esprit marin"
- 10/02/1965, Jx 262/104 Cours d'initiation à voile Lacanau - Guyenne
- 17/02/1965, Jx 262/104 Le Cercle Nautique du Coureau d'Oléron... des activités passées et futures
- 26/02/1965, Jx 262/104 Un centenaire qui se porte bien...
- 03/03/1965, Jx 262/105 Treize ans après sa création le Vaurien continue d'être le dériveur d'initiation type
- 04/03/1965, Jx 262/105 M. Jean-Claude Menu succède à M. Albrecht à la présidence de la Société des régates
- 11/03/1965, Jx 262/105 Cette affiche annonce la Seconde semaine internationale de la voile
- 12/03/1965, Jx 262/105 L'essor du yachting
- 15/03/1965, Jx 262/105 Régate
- 20/03/1965, Jx 262/105 I - Bientôt la Semaine internationale de La Rochelle
- 22/03/1965, Jx 262/105 Régate
- 26/03/1965, Jx 262/105 Le Trimaran le plus gros du monde
- 26/03/1965, Jx 262/105 L'Oscar de "Sud-ouest" à Michel Briand
- 26/03/1965, Jx 262/105 Mercury
- 29/03/1965, Jx 262/105 Pineau triomphe à Lacanau
- 02/04/1965, Jx 262/105 Tournoi de Pâques et régates scolaires
- 08/04/1965, Jx 262/105 Le Mousse : Combien de champions y auront "tiré leurs premiers bords" ?
- 09/04/1965, Jx 262/105 "Eloïse-II" reprend la mer
- 10/04/1965, Jx 262/105 Snipe d'or à Grande-Escourre
- 14/04/1965, Jx 262/105 Les voiliers de Bombard aux enchères
- 15/04/1965, Jx 262/105 A partir de vendredi championnats de France des Moths
- 15/04/1965, Jx 262/105 De la salle de cours à l'Océan : Première sortie pour les futurs moniteurs de voile
- 16/04/1965, Jx 262/105 Au soleil de la Méditerranée
- 17/04/1965, Jx 262/105 Les voiliers de la Semaine internationale de La Rochelle seront sur la bonne pente...
- 17/04/1965, Jx 262/105 Régates...
- 19/04/1965, Jx 262/105 Pendant qu'Eric Tabarly participait à la course La Rochelle - Les

- Sables les Championnats des Moths repoussés en raison du mauvais temps
19/04/1965, Jx 262/105 Philippe Harinkouck leader du Mémorial Bistuer à Maubuisson
20/04/1965, Jx 262/105 Réunion de propriétaires de voiliers lourds
26/04/1965, Jx 262/105 Le "Facelle-III" a fait son entrée dans le port
26/04/1965, Jx 262/105 Le projet d'ouverture du bassin a été retenu par la nouvelle commission du port
04/05/1965, Jx 262/106 L'école de voile va reprendre son activité
05/05/1965, Jx 262/106 Championnat national mixte des 420 à Lacanau
07/05/1965, Jx 262/106 Une porte ouverte sur la démocratisation des sports nautiques : le critérium A.S.S.U de voile
08/05/1965, Jx 262/106 Découvrez de nouveaux plaisirs avec un moteur Evinrude
15/05/1965, Jx 262/106 Dimanche à Biscarosse Criétirium du Sud-Ouest sur 420 en solitaire
16/05/1965, Jx 262/106 La Semaine internationale de La Rochelle est déjà considérée comme une grande classique
22/05/1965, Jx 262/106 Championnats A.S.S.U demain à La Rochelle
26/05/1965, Jx 262/106 Vendredi grand départ de la Semaine internationale de La Rochelle sous le patronage de "Sud-Ouest" avec la participation d'Esso
27/05/1965, Jx 262/106 Bateau insubmersible
28/05/1965, Jx 262/106 Régates...
29/05/1965, Jx 262/106 Championnats A.S.S.U dimanche (30) à Hourtin
29/05/1965, Jx 262/106 Derrière chaque moteur Johnson il y a un concessionnaire
29/05/1965, Jx 262/106 Ouverture de la semaine internationale
31/05/1965, Jx 262/106 Eric Tabarly a fêté en famille la victoire du "Pen-Duick-II" dans la course-croisière La Trinité - La Rochelle
31/05/1965, Jx 262/106 Le week-end sportif
01/06/1965, Jx 262/106 Motonautisme : le Rallye des îles aux Rochelais Dubois et Marie
02/06/1965, Jx 262/106 La section modélisme présente de nombreuses maquettes de bateaux
02/06/1965, Jx 262/106 A l'écoute de tous les échos
02/06/1965, Jx 262/106 Régates...
03/06/1965, Jx 262/106 A l'écoute de tous les échos
03/06/1965, Jx 262/106 Plus de soixante départs seront donnés vendredi (4)
04/06/1965, Jx 262/106 La quatrième manche des "dragons" à La Rochelle
04/06/1965, Jx 262/106 A l'écoute de tous les échos
04/06/1965, Jx 262/106 Stable et solide pour la promenade. Vivant et sportif pour la régata : le Caneton
05/06/1965, Jx 262/106 Cinq cents voiliers (quatorze pays) disputent dans la rade les régates de l'amitié
05/06/1965, Jx 262/106 Un grand week-end pour le yachting
07/06/1965, Jx 262/106 La Rochelle capitale française du nautisme
07/06/1965, Jx 262/106 La Rochelle capitale française du nautisme 2
07/06/1965, Jx 262/106 La Rochelle a mérité son titre de capitale française du nautisme
08/06/1965, Jx 262/106 La fête est finie
09/06/1965, Jx 262/106 A l'heure de la distribution des prix la joie des vainqueurs
10/06/1965, Jx 262/106 A Maubuisson dimanche (13) Championnat du Sud-Ouest de la série des Finns
11/06/1965, Jx 262/106 Plus de deux cents bateaux "régateront" cet été sous les couleurs

- du Cercle Nautique de Fouras.
- 12/06/1965, Jx 262/106 Quatre Bordelais vainqueurs à la Semaine de La Rochelle
- 15/06/1965, Jx 262/106 Jean Goujon champion du Sud-Ouest en finns
- 16/06/1965, Jx 262/106 Dimanche à Royan premier round au Challenge "Sud-Ouest" des 420
- 17/06/1965, Jx 262/106 Enfermé au coeur de la tour Saint-Nicolas un trésor de pièces authentiques et de souvenirs : "L'âge d'or de la voile"
- 18/06/1965, Jx 262/106 Eric Tabarly fêté à la garden-party St-Raphaël de la Semaine Internationale de La Rochelle
- 18/06/1965, Jx 262/106 L'école de voile de Fouras fonctionnera pendant les vacances
- 19/06/1965, Jx 262/106 Régates...
- 21/06/1965, Jx 262/106 L'avenir touristique de notre île : de séduisants projets... qui ne pourront toutefois se réaliser intégralement dans le cadre du Ve plan
- 21/06/1965, Jx 262/106 Les régates de Lacanau
- 22/06/1965, Jx 262/106 L'intérieur d'un yacht de croisière en acier.
- 25/06/1965, Jx 262/106 Ce "para" palois : Eric Tabarly
- 26/06/1965, Jx 262/106 Bénédiction de deux bateaux dans le port de La Flotte
- 26/06/1965, Jx 262/106 Trimaran sur la Tamise
- 28/06/1965, Jx 262/106 Au Cercle de Voile de Lacanau - Guyenne
- 02/07/1965, Jx 262/107 Narbonne - Port Vendres (90 km) à ski nautique : c'est l'exploit que veulent réaliser trois Toulousains
- 03/07/1965, Jx 262/107 L' "Okeanos" a été lancé...
- 05/07/1965, Jx 262/107 Le navigateur solitaire n'est pas allé loin...
- 05/07/1965, Jx 262/107 Le navigateur solitaire n'est pas allé loin... 2
- 07/07/1965, Jx 262/107 Dans un an le port sera accessible à marée basse aux bateaux de plaisance
- 07/07/1965, Jx 262/107 Est-ce encore un sport de riches ?
- 10/07/1965, Jx 262/107 Outre ses missions classiques la vedette de la gendarmerie va assurer la surveillance des bateaux de plaisance et des plages.
- 10/07/1965, Jx 262/107 Dupouy - Mauron remportent le Grand Prix des Landes
- 12/07/1965, Jx 262/107 Neuf jours dans la tempête
- 12/07/1965, Jx 262/107 A Saint-Georges-de-Didonne
- 13/07/1965, Jx 262/107 Franck Poulain en tête du championnat de France des finns
- 15/07/1965, Jx 262/107 Critérium international des 470 : victoire de Cornu - Morin
- 16/07/1965, Jx 262/107 Châteaux de sable... et petits bateaux
- 17/07/1965, Jx 262/107 Sous la protection d'un remorqueur espagnol vingt-cinq voiliers partent ce matin en croisière le long des côtes ibériques
- 17/07/1965, Jx 262/107 Les plaisanciers reprennent le chemin de l'école pour passer le brevet de conduite des bateaux à moteur
- 17/07/1965, Jx 262/107 Samuel - Philippe en tête du championnat de France international des Flying Dutchman
- 19/07/1965, Jx 262/107 "Annie IV" à M. Sence enlève la première manche du championnat international des "Dragons"
- 19/07/1965, Jx 262/107 Marins espagnols et yachtmen reçus à l'hôtel de ville
- 19/07/1965, Jx 262/107 L'école de voile a trouvé droit de cité et nous fait part de ses projets
- 19/07/1965, Jx 262/107 Régates...
- 20/07/1965, Jx 262/107 Briand et Lecoq vainqueurs à Maubuisson
- 21/07/1965, Jx 262/107 Au Rochelais Sence le championnat des dragons

- 21/07/1965, Jx 262/107 A.-M. Sence champion de France des "Dragons"
21/07/1965, Jx 262/107 Les grandes régates du Centenaire (de l'ostréiculture)
22/07/1965, Jx 262/107 L'école de voile : les murs des classes sont à l'horizon
23/07/1965, Jx 262/107 Après avoir brillé en Angleterre M. Sence vient de remporter le championnat national des dragons
23/07/1965, Jx 262/107 Plusieurs yachts rochelais sont engagés dans les compétitions anglaises
23/07/1965, Jx 262/107 L'école de voile : les murs de classes sont à l'horizon
24/07/1965, Jx 262/107 Régates...
26/07/1965, Jx 262/107 Par tous les temps les quatorze bateaux de l'école évoluent dans la rade de La Flotte
26/07/1965, Jx 262/107 Chéret -Buch champions du Sud-Ouest en 505
26/07/1965, Jx 262/107 Les Australiens Tasker et Ron-Gray ont participé au championnat régional des 505
26/07/1965, Jx 262/107 Six naufragés sauvés de la noyade
27/07/1965, Jx 262/107 Dix-huit bateaux ont disputé un rallye dans la baie de l'Aiguillon
27/07/1965, Jx 262/107 Le règlement a fait perdre le championnat régional des 505 aux Rochelais Chéret - Buck
27/07/1965, Jx 262/107 Le titre régional des 505 aux Bordelais Paître - Lasserre
27/07/1965, Jx 262/107 Voici le récit des campeurs sauveteurs de la Pointe du Chay
28/07/1965, Jx 262/107 Beaucoup de vent aux régates de La Flotte et de Saint-Martin
29/07/1965, Jx 262/107 Placées sous le signe du jumelage d'Ars et de La Flotte les activités du Club Nautique sont chaque année plus importantes
30/07/1965, Jx 262/107 A Saint-Martin au coeur des fortifications de Vauban les plaisanciers ont pris la relève des corsaires
30/07/1965, Jx 262/107 L'inauguration de l'école de navigation
02/08/1965, Jx 262/107 Régates...
03/08/1965, Jx 262/107 Alexandre leader du championnat d'Europe des 420
03/08/1965, Jx 262/107 Les régates de Maubuisson
03/08/1965, Jx 262/107 Les équipages du Sud-Ouest parmi les favoris des championnats de France à deux équipiers
05/08/1965, Jx 262/107 Depuis le début des vacances la nouvelle vedette des H.S.B a effectué trois sauvetages
05/08/1965, Jx 262/107 Qui osera dire après cela que le yachting n'est pas un sport complet ?
06/08/1965, Jx 262/107 Réviser la technique du virement vent arrière : Inscrite sur leur cahier de textes c'est l'une des leçons des écoliers fourasins de la plaisance.
06/08/1965, Jx 262/107 L'avenir de Fouras n'est pas seulement dans la gastronomie
06/08/1965, Jx 262/107 Régates...
07/08/1965, Jx 262/107 Coup de vent sur le bassin d'Arcachon : cinq voiliers chavirés une pinasse (avec des enfants) à la dérive
07/08/1965, Jx 262/107 Bientôt Plymouth - La Rochelle : ce nouveau voilier rochelais est l'engagé de la dernière heure
07/08/1965, Jx 262/107 Le championnat du Sud-Ouest des "Canetons"
09/08/1965, Jx 262/107 Régates...
10/08/1965, Jx 262/107 Vacances-sécurité avec les Hospitaliers-Sauveteurs Bretons désormais érigés en section
11/08/1965, Jx 262/107 Du 12 au 15 août à Taussat Championnat du Sud-Ouest des 420

- 11/08/1965, Jx 262/107 Le club nautique d'Aix groupe une quarantaine de plaisanciers sous la houlette d'un président qui a choisi de vivre sur l'eau
- 12/08/1965, Jx 262/107 Soixante voiliers ont participé aux régates du Prince Albert-de-Polignac
- 14/08/1965, Jx 262/107 Au championnat de France à Lacanau Yvonne Duvelleroy et Alain Legrand en tête après la première manche
- 14/08/1965, Jx 262/107 Du vent dans les voiles
- 16/08/1965, Jx 262/107 Aux championnats de France à Lacanau Yvonne Duvelleroy et Alain Legrand bien placés pour la victoire finale
- 16/08/1965, Jx 262/107 Dramas de la mer évités de justesse au large de l'île d'Oléron
- 17/08/1965, Jx 262/107 Yvonne Duvelleroy et Alain Legrand champions de France
- 18/08/1965, Jx 262/107 Les grandes régates (15 août) ont été un succès... pour les voiliers car le temps menaçant a contrarié les spectateurs
- 18/08/1965, Jx 262/107 Pas de vacances pour les plaisanciers du Club Nautique de La Couarde : ils ont trop de projets
- 18/08/1965, Jx 262/107 Plymouth - La Rochelle : premiers bateaux attendus aujourd'hui
- 18/08/1965, Jx 262/107 " Un passager clandestin : ma femme ! "
- 19/08/1965, Jx 262/107 Avec l'arrivée des yachts de "Plymouth - La Rochelle" c'est (une fois encore) la grande fête de la voile
- 19/08/1965, Jx 262/107 Le Cercle nautique de Fouras a opté pour la construction du port sud
- 19/08/1965, Jx 262/107 Qu'est ce qui attire de plus en plus les jeunes vers la voile ?
- 19/08/1965, Jx 262/107 Qu'est ce qui attire de plus en plus les jeunes vers la voile ? 2
- 20/08/1965, Jx 262/107 Anahita (Suède) remporte Plymouth - La Rochelle
- 20/08/1965, Jx 262/107 La grande fête de la mer
- 20/08/1965, Jx 262/107 Palmarès des grandes régates de Fouras en yachting léger et croiseurs.
- 20/08/1965, Jx 262/107 Plymouth - La Rochelle à l'heure des récompenses
- 23/08/1965, Jx 262/107 Cinq cents invités au club de la S.R.R pour la remise des prix aux yachtmen victorieux
- 23/08/1965, Jx 262/107 Des coureurs du Sud-Ouest se distinguent en Anjou
- 23/08/1965, Jx 262/107 Du vent dans les voiles
- 23/08/1965, Jx 262/107 Régates...
- 23/08/1965, Jx 262/107 Un yacht de douze mètres échoué à la pointe de Chanchardon est sauvé grâce à l'intervention des pêcheurs de l'île de Ré
- 24/08/1965, Jx 262/107 Mondeteguy champion du Sud-Ouest des yoles O.K
- 25/08/1965, Jx 262/107 Au voilier anglais "Clarion" la course La Rochelle - Bénodet
- 26/08/1965, Jx 262/107 En quinze jours de stage les élèves de l'école de voile de Marennes se révèlent des régatiers confirmés
- 27/08/1965, Jx 262/107 Les petites régates
- 27/08/1965, Jx 262/107 Régates...
- 30/08/1965, Jx 262/107 Verdier - Dauzats vainqueurs à Lacanau
- 31/08/1965, Jx 262/107 Boyardville : 15.000 estivants sur 10 hectares de sable...
- 31/08/1965, Jx 262/107 Boyardville : 15.000 estivants sur 10 hectares de sable... 2
- 01/09/1965, Jx 262/108 La saison s'achève
- 02/09/1965, Jx 262/108 Bonne brise pour les régates de Saint-Denis-d'Oléron
- 03/09/1965, Jx 262/108 Le ski nautique sera bientôt à la portée de tous
- 03/09/1965, Jx 262/108 Une pléiade de champions à la Ve Coupe de Guyenne "420"

- 04/09/1965, Jx 262/108 La saison de la navigation de plaisance s'est terminée par la remise des nombreux prix
- 07/09/1965, Jx 262/108 La saison à l'heure du bilan : Les activités des gendarmes maritimes
- 08/09/1965, Jx 262/108 Un havre de paix c'est ce que doit être le port de La Rochelle
- 09/09/1965, Jx 262/108 Deux dirigeants sportifs à l'honneur
- 13/09/1965, Jx 262/108 Visite inopinée d'un voilier irlandais à La Cotinière
- 14/09/1965, Jx 262/108 M. de La Chesnais (challenger) remporte le premier Rallye "marseillais"
- 14/09/1965, Jx 262/108 Régates...
- 16/09/1965, Jx 262/108 Dimanche à Maubuisson dernière épreuve du Challenge "Sud-Ouest"
- 16/09/1965, Jx 262/108 Croisière à bord de l'ex-yacht d'Errol Flynn : le "Zaca"
- 16/09/1965, Jx 262/108 Croisière à bord de l'ex-yacht d'Errol Flynn : le "Zaca" 2
- 17/09/1965, Jx 262/108 Parce qu'il ne dort pas la nuit un Rochelais construit des maquettes de bateaux
- 18/09/1965, Jx 262/108 Ultime sélection à Cazaux
- 20/09/1965, Jx 262/108 Gaston Balande ou l'éternelle jeunesse
- 20/09/1965, Jx 262/108 La Grande-Bretagne et les Etats-Unis champions du monde
- 24/09/1965, Jx 262/108 Victoire des soeurs Labau à Maubuisson
- 25/09/1965, Jx 262/108 Coupe de l'Y.M.C.A à Maubuisson
- 01/10/1965, Jx 262/108 Le Naviplane : bateau volant
- 12/10/1965, Jx 262/108 Régates...
- 16/10/1965, Jx 262/108 Bateau amphibie
- 20/10/1965, Jx 262/108 Photo ski nautique
- 23/10/1965, Jx 262/108 Il n'est pas trop tôt pour préparer votre naufrage
- 26/10/1965, Jx 262/108 Sortie en bateau à moteur du président Johnson
- 27/10/1965, Jx 262/108 Régate d'automne
- 29/10/1965, Jx 262/108 Les cours de navigation à voile recommenceront en novembre
- 08/11/1965, Jx 262/108 Rochefort port de plaisance
- 10/11/1965, Jx 262/108 Reprise des cours théoriques de voile
- 15/11/1965, Jx 262/108 Labessan - Delmont enlèvent le Challenge de la Ville de Taoulouse
- 18/11/1965, Jx 262/108 La voile jeu passionnant
- 18/11/1965, Jx 262/108 Ski nautique
- 22/11/1965, Jx 262/108 Yachting
- 25/11/1965, Jx 262/108 Un magnifique bateau
- 29/11/1965, Jx 262/108 La Société des régates toutes voiles... rentrées
- 30/11/1965, Jx 262/108 Voici le palmarès de la Société des régates
- 01/12/1965, Jx 262/108 Champions du Sud-Ouest 1965 des "R.O.R.C" MM. Fernand et Philippe Hervé honorés à l'occasion de l'assemblée générale de la Ligue régionale
- 01/12/1965, Jx 262/108 Quand le scoutisme va sur l'eau...
- 18/12/1965, Jx 262/108 Coupe de Noël
- 13/01/1966, Jx 262/110 Les constructeurs rochelais (aussi) feront rêver des milliers de visiteurs
- 14/01/1966, Jx 262/110 Le calendrier des épreuves 1966
- 18/01/1966, Jx 262/110 Un avant-goût d'été... en visitant le Salon nautique
- 18/01/1966, Jx 262/110 Les voiliers habitables sont les vedettes incontestables du plus grand Salon nautique du monde
- 20/01/1966, Jx 262/110 Les travaux du nouveau port de plaisance

- 20/01/1966, Jx 262/110 Un yacht anglais du comté d'Essex fait escale à Royan
- 31/01/1966, Jx 262/110 A la réunion pour l'école de voile on a parlé aussi de la piscine dont les travaux commenceraient l'an prochain
- 02/02/1966, Jx 262/110 La Semaine internationale de la Pentecôte
- 12/02/1966, Jx 262/110 Les bateaux hiverneront bientôt dans le port de plaisance
- 18/02/1966, Jx 262/110 Un bateau à la portée de tous : Bertrand Chéret offre aux jeunes Rochelais la possibilité d'avoir un voilier
- 22/02/1966, Jx 262/110 Du rififi dans la rade : deux bateaux victimes de la tornade
- 24/02/1966, Jx 262/110 Semaine du plein air du 9 au 11 avril
- 22/03/1966, Jx 262/111 Championnat du Sud-Ouest dimanche à Bombannes-Malignac
- 23/03/1966, Jx 262/111 Régates...
- 29/03/1966, Jx 262/111 Sept Rochelais aux championnats de France cadets et juniors
- 04/04/1966, Jx 262/111 Animation sur le port de plaisance d'Arcachon
- 04/04/1966, Jx 262/111 Régates...
- 05/04/1966, Jx 262/111 A une semaine du Mémorial Bistuer Roumaillac triomphe à Mau-buisson
- 05/04/1966, Jx 262/111 Vacances studieuses pour les futurs moniteurs de voile
- 06/04/1966, Jx 262/111 Le championnat international de France des Dragons a débuté hier
- 08/04/1966, Jx 262/111 Au championnat international de France des Dragons le Rochelais Sence remporte la troisième manche.
- 08/04/1966, Jx 262/111 La Rochelle : Sence vainqueur
- 08/04/1966, Jx 262/111 Régates...
- 09/04/1966, Jx 262/111 Après la troisième manche détente pour les équipages qui ont été reçus à l'hôtel de ville
- 09/04/1966, Jx 262/111 Les Bordelais Trouvel - Lanaverre favoris à Bendor
- 11/04/1966, Jx 262/111 Holm remporte le titre des Dragons. Sence est troisième
- 11/04/1966, Jx 262/111 Le Rochelais Sence est passé tout près de la victoire
- 11/04/1966, Jx 262/111 Mémorial Bistuer
- 12/04/1966, Jx 262/111 Avec quatre personnes à bord le "Tati-II" fait naufrage entre Arca-chon et Royan
- 12/04/1966, Jx 262/111 Avec quatre personnes à bord le "Tati-II" fait naufrage entre Arca-chon et Royan 2
- 12/04/1966, Jx 262/111 Succès à Royan en 420 de Melle Chauveau - Bourdereau
- 12/04/1966, Jx 262/111 Première semaine du plein air
- 12/04/1966, Jx 262/111 Régates...
- 14/04/1966, Jx 262/111 Pour partir en croisière...
- 15/04/1966, Jx 262/111 421 bateaux à gagner
- 15/04/1966, Jx 262/111 Robuste et racé : Mercury
- 16/04/1966, Jx 262/111 Faux départ pour Tabarly
- 20/04/1966, Jx 262/111 Des bateaux de plaisance dans le port ? Oui ! Si le projet d'aména-gement du bassin numéro 1 est accepté.
- 21/04/1966, Jx 262/111 Les trois coups sont donnés. Une pièce à suspense commence pour chaque régatier rochelais.
- 27/04/1966, Jx 262/111 Deux piscines une patinoire un port de plaisance : l'équipement sportif de notre ville est en bonne voie de réalisation
- 28/04/1966, Jx 262/111 Voici revenu le temps du yachting ce sport qui enivre
- 28/04/1966, Jx 262/111 Voici revenu le temps du yachting ce sport qui enivre 2
- 04/05/1966, Jx 262/112 Eloïse II remporte la Coupe du Sauerland

- 05/05/1966, Jx 262/112 21 au 30 mai : Semaine Internationale. Cette année tous les records sont battus !
- 07/05/1966, Jx 262/112 Championnat qualificatif (cadets et juniors) à Piqueyrot
- 12/05/1966, Jx 262/112 Deux cents voiliers pourront accéder au port en permanence
- 14/05/1966, Jx 262/112 Un nouveau système de sauvetage en mer
- 18/05/1966, Jx 262/112 Concours-référendum : 421 bateaux à gagner
- 20/05/1966, Jx 262/112 Les bateaux du R.O.R.C et les dragons ouvriront la semaine
- 24/05/1966, Jx 262/112 Angleterre - La Rochelle en canoë norvégien !
- 24/05/1966, Jx 262/112 Troisième Semaine internationale de La Rochelle. La grande fête est commencée.
- 25/05/1966, Jx 262/112 Un marin oléronnais a mis au point un système de sauvetage en mer... mais il craint que les Américains ne déposent le brevet avant lui.
- 25/05/1966, Jx 262/112 Une cinquantaine de bateaux défendront les couleurs de notre ville
- 26/05/1966, Jx 262/112 En un mot comme en cent...
- 27/05/1966, Jx 262/112 Pendant quatre jours les vedettes des Hospitaliers Sauveteurs Bretons surveilleront les évolutions des voiliers
- 27/05/1966, Jx 262/112 Deux grandes épreuves pour La Pentecôte...
- 28/05/1966, Jx 262/112 Le vent a gêné la fête du yachting
- 28/05/1966, Jx 262/112 Troisième semaine internationale de la voile : Aux écoutes... des échos
- 30/05/1966, Jx 262/112 Le vent perturbe les régates de La Rochelle
- 30/05/1966, Jx 262/112 Troisième Semaine internationale de la voile : Aux écoutes... des échos
- 30/05/1966, Jx 262/112 Trop de vent dans les voiles à la troisième Semaine internationale de La Rochelle.
- 31/05/1966, Jx 262/112 Constantini sur "Margilic VI" vainqueur à La Rochelle
- 31/05/1966, Jx 262/112 Troisième semaine internationale de la voile : Triomphal succès du cocktail "Saint-Raphaël".
- 01/06/1966, Jx 262/112 Troisième semaine internationale de la voile : A l'heure des récompenses et des adieux
- 03/06/1966, Jx 262/112 Navigation de plaisance : Le "permis"... c'est difficile ?
- 10/06/1966, Jx 262/112 Opération "silence" pour les bateaux à moteur
- 11/06/1966, Jx 262/112 Le développement du yachting a conduit le Sud-Ouest à un gigantesque effort d'équipement en ports de plaisance.
- 15/06/1966, Jx 262/112 Tabarly remporte Oyster Bay-Newport
- 17/06/1966, Jx 262/112 Eric Tabarly à la course des voiliers long-courriers
- 17/06/1966, Jx 262/112 Le Comité des régates prépare trois fêtes nautiques
- 18/06/1966, Jx 262/112 René Sence aux championnats d'Europe
- 21/06/1966, Jx 262/112 Au club de motonautisme et de ski nautique les candidats au permis de conduire en mer ont reçu leurs brevets
- 24/06/1966, Jx 262/112 Quand bébé fait du ski nautique...
- 28/06/1966, Jx 262/112 L'école de voile de Fouras reprendra ses activités estivales le 1er juillet.
- 01/07/1966, Jx 262/113 Le Rallye à handicap marseillais
- 04/07/1966, Jx 262/113 Billouet - Blanchard vainqueurs à Lacanau
- 12/07/1966, Jx 262/113 Une bonne saison en perspective pour le Yacht-Club d'Oléron
- 14/07/1966, Jx 262/113 Avec une grand-mère de 93 ans une famille anglaise traverse l'océan Indien sur un trimaran

- 14/07/1966, Jx 262/113 Le Cercle de la Voile possède son parking
15/07/1966, Jx 262/113 ROC et hop c'est gagné !
15/07/1966, Jx 262/113 Le comité des régates offre une compétition de ski nautique
15/07/1966, Jx 262/113 Dix-neuf yachts lourds ont pris hier le départ de la croisière Arca-
chon - Saint-Sébastien
16/07/1966, Jx 262/113 Dimanche plage Nord premier concours de ski nautique
18/07/1966, Jx 262/113 M. Doustin préfet de la Charente-Maritime a inauguré hier le nou-
veau port de plaisance d'Ars-en-Ré.
18/07/1966, Jx 262/113 En championnat d'Europe des 470 deux Rochelais second et troi-
sième
19/07/1966, Jx 262/113 Le port de plaisance : une réalisation importante pour le tourisme
local
19/07/1966, Jx 262/113 L'école de voile rochelaise est l'une des premières de France
20/07/1966, Jx 262/113 Un "Zodiac" pour Vert-Bois
22/07/1966, Jx 262/113 Attention au départ !...
23/07/1966, Jx 262/113 Samedi et dimanche à Lacanau Championnat en "420"
26/07/1966, Jx 262/113 Les soeurs Labau du C.V.B en tête du championnat de France sur
420
27/07/1966, Jx 262/113 Doublé des Parisiennes Solier - Bardon
27/07/1966, Jx 262/113 Hardi les gars !
27/07/1966, Jx 262/113 La baie de Chatterny offre un plan d'eau idéal...
28/07/1966, Jx 262/113 Bernard : "Je suis passionné de voile"
29/07/1966, Jx 262/113 420 : Victoire de Lecoq - Chaverou
05/08/1966, Jx 262/113 De Paris à Saint-Trojean... via La Rochelle
06/08/1966, Jx 262/113 Avec le Cercle Nautique de Fouras de belles vacances en mer
08/08/1966, Jx 262/113 Dantraigues (Cap-Ferret) champion de France des corsaires
08/08/1966, Jx 262/113 Les régates du Cercle Nautique...
08/08/1966, Jx 262/113 Premières grandes régates d'août au C.N.C.O
09/08/1966, Jx 262/113 Bonne brise d'Ouest pour les traditionnelles régates
10/08/1966, Jx 262/113 Paradis des pêcheurs et des campeurs notre ville est devenue (aussi)
un centre de voile et de motonautisme
11/08/1966, Jx 262/113 "Ariel IV" (M. Maurice) remporte le championnat national des
"cap corse"
11/08/1966, Jx 262/113 Sept cents jeunes apprennent à pratiquer la voile au centre de Socoa
12/08/1966, Jx 262/113 La navigation de plaisance n'est pas sans danger...
12/08/1966, Jx 262/113 La "civilisation" des loisirs
13/08/1966, Jx 262/113 Les régates du mois d'août
15/08/1966, Jx 262/113 470 : Dantzer - Laurenti vainqueurs à Bendor
15/08/1966, Jx 262/113 Aujourd'hui se courent les grandes régates
18/08/1966, Jx 262/113 Des milliers de spectateurs ont admiré les évolutions des hors-bord
et des dinghies
19/08/1966, Jx 262/113 Le "Requin" barré par M. Jaulin a remporté la dernière course
19/08/1966, Jx 262/113 Les grandes régates favorisées par le beau temps ont été un magni-
fique spectacle
20/08/1966, Jx 262/113 A Vert-Bois une nouvelle vedette des H.S.B a été baptisée
20/08/1966, Jx 262/113 Eclatant succès des régates du C.N.C.O
20/08/1966, Jx 262/113 Soixante-deux voiliers aux régates du C.N.A.R
22/08/1966, Jx 262/113 La course des baleinières aux grandes régates

- 22/08/1966, Jx 262/113 La fête de la mer s'est déroulée sous un vrai soleil d'été
- 22/08/1966, Jx 262/113 Trois yachts rochelais viennent de participer à des courses-croisières
- 23/08/1966, Jx 262/113 L'Association Nautique Rochefortaise se propose de réunir tous les fervents de la voile
- 24/08/1966, Jx 262/113 Le jeune équipage Rochelet - Rossi remporte la Coupe "Sud-Ouest"
- 24/08/1966, Jx 262/113 Un bateau chavire près de maumusson
- 25/08/1966, Jx 262/113 Cinquante-cinq bateaux ont participé aux dernières régates
- 25/08/1966, Jx 262/113 De la voile et des saucisses-parties
- 27/08/1966, Jx 262/113 Un voilier chavire un bateau est en feu... ce n'est qu'un exercice des H.S.B.
- 27/08/1966, Jx 262/113 Quatre coupes et dix médailles récompenseront les meilleurs dimanche
- 27/08/1966, Jx 262/113 Une cinquantaine de bateaux ont participé aux trois régates de la Société de Marennes et de la Seudre
- 31/08/1966, Jx 262/113 Aux régates de clôture le club de Lupin a classé sept équipages dans les dix premiers
- 31/08/1966, Jx 262/113 Coupe internationale atlantique pour les yachts de 18 pieds
- 31/08/1966, Jx 262/113 Vingt bateaux ont participé aux régates de clôture
- 01/09/1966, Jx 262/114 Onze bateaux ont participé aux régates du Cercle de la Voile
- 01/09/1966, Jx 262/114 Très bonne saison de l'école de voile
- 02/09/1966, Jx 262/114 Aux dernières régates de la saison la Coupe du vainqueur a été offerte par un champion... de moto-cross
- 02/09/1966, Jx 262/114 "Raki" remporte la course de haute mer
- 02/09/1966, Jx 262/114 Saison terminée pour le Cercle Nautique : Coupes et prix ont été remis aux vainqueurs
- 03/09/1966, Jx 262/114 Palmarès des régates du C.N.F pour la saison
- 03/09/1966, Jx 262/114 "Raki" gagne la Coupe internationale atlantique
- 08/09/1966, Jx 262/114 Les petites régates
- 10/09/1966, Jx 262/114 L'école du Club Rochelais de motonautisme a formé cette année plus de 200 navigateurs
- 10/09/1966, Jx 262/114 Pas de vacances... pour la prudence !
- 10/09/1966, Jx 262/114 Régates au Club Nautique de Lupin
- 14/09/1966, Jx 262/114 D'écho en écho
- 14/09/1966, Jx 262/114 L'amiral Dupont a félicité les vainqueurs des régates de Lupin
- 14/09/1966, Jx 262/114 Une belle oeuvre de sauvetage maritime : les Hospitaliers Sauveteurs Bretons
- 15/09/1966, Jx 262/114 Hospitaliers Sauveteurs Bretons et C.R.S au tableau d'honneur des vacances
- 16/09/1966, Jx 262/114 L'appel du large
- 17/09/1966, Jx 262/114 Les quartiers d'hiver des voiliers
- 17/09/1966, Jx 262/114 La fontaine Lupin est devenue le Q.G des marins plaisanciers
- 20/09/1966, Jx 262/114 La voile... et les jeunes
- 21/09/1966, Jx 262/114 La voile et les jeunes
- 26/09/1966, Jx 262/114 Régates...
- 27/09/1966, Jx 262/114 Yves-Louis Pinaud a encore mystifié Tabarly
- 30/09/1966, Jx 262/114 Pour Michel Briand nouveau venu sur Star : Acapulco cette année et peut-être les jeux Olympiques
- 01/10/1966, Jx 262/114 Deux Rochelais sélectionnés pour le stage d'Acapulco

- 06/10/1966, Jx 262/114 Barré par Fernand Hervé "Eloïse-II" a remporté le rallye marseillais
06/10/1966, Jx 262/114 Voici venu le temps d'hiverner...
18/10/1966, Jx 262/114 La voile est devenue un sport de quatre saisons
29/10/1966, Jx 262/114 L'équipe de France est née à Acapulco
09/11/1966, Jx 262/115 Un bateau pour le tour du monde
19/11/1966, Jx 262/115 Au mois d'août courses de haute mer : Plymouth - La Rochelle et
La Rochelle - Bénodet
21/11/1966, Jx 262/115 Trois nouvelles Ligues remplaceront la L.S.O
26/11/1966, Jx 262/115 La section Espoir de la S.S.R a élu son Conseil d'administration
29/11/1966, Jx 262/115 M. René Sence meilleur yachtman de la saison
01/12/1966, Jx 262/115 Actuellement 40 hectares d'eau et d'herbe !
07/12/1966, Jx 262/115 De La Rochelle à Kyoto en passant par le cap Horn...
07/12/1966, Jx 262/115 Le "Farewell" a quitté La Rochelle pour faire le tour du monde
08/12/1966, Jx 262/115 Gosta Anders un Suédois de 32 ans fait le tour du monde à bord du
"Kicki"
09/12/1966, Jx 262/115 Le reconnaissez-vous ?
12/12/1966, Jx 262/115 Une fête de la Mer l'été prochain
13/12/1966, Jx 262/115 Il rallie seul Plymouth à Sydney sans escale en 107 jours
13/12/1966, Jx 262/115 Les équipages des Dragons veulent gagner dans notre rade un voyage
à Mexico
13/12/1966, Jx 262/115 Le vieil homme et la mer
20/12/1966, Jx 262/115 Coupe de Noël : Le vrai vainqueur fut le brouillard
22/12/1966, Jx 262/115 Bonne année...
24/12/1966, Jx 262/115 Le Clan du Noroît a de nombreux projets
24/12/1966, Jx 262/115 Le voilier des scouts marins rochelais allait se briser sur les rem-
parts de la citadelle
24/12/1966, Jx 262/115 Périlleux sauvetage à l'Ile de Ré
31/12/1966, Jx 262/115 Un trimaran français
03/01/1967, Jx 262/116 Un regard en arrière
06/01/1967, Jx 262/116 Toutes voiles dehors en 1967!
10/01/1967, Jx 262/116 Le commandant Waquet veut apporter un sang nouveau à la plai-
sance
13/01/1967, Jx 262/116 " La plaisance va-t-elle étouffer sous des charges trop lourdes ? "
13/01/1967, Jx 262/116 Le Salon de la navigation de plaisance ouvre ses portes aujourd'hui
au Palais du C.N.I.T
16/01/1967, Jx 262/116 La Rochelle au Salon de la navigation de plaisance
16/01/1967, Jx 262/116 Au Ve Salon de la navigation de plaisance
28/01/1967, Jx 262/116 Marennes aura bientôt son port de plaisance
03/02/1967, Jx 262/116 Ils partent pour la chasse au trésor
08/02/1967, Jx 262/116 Calendrier chargé pour le club Rochelais de Motonautisme
08/02/1967, Jx 262/116 Vingt-deux stages au programme de l'Ecole nationale de voile
09/02/1967, Jx 262/116 !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!Des yachts ou des usines!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
10/02/1967, Jx 262/116 Quelques réflexions
22/02/1967, Jx 262/116 Le Club Rochelais de motonautisme a tenu son assemblée générale
24/02/1967, Jx 262/116 Au Cercle de la Voile on prépare déjà la saison
28/02/1967, Jx 262/116 Le yachting rochelais de A à Z
02/03/1967, Jx 262/117 Le yachting rochelais de A à Z
10/03/1967, Jx 262/117 Au Conseil municipal : défense contre la mer création d'une so-

- ciété de navigation future place de marché
10/03/1967, Jx 262/117 Navigation en salle
10/03/1967, Jx 262/117 Résultats des élections municipales de La Rochelle
16/03/1967, Jx 262/117 La croisière : bientôt des stages spéciaux
17/03/1967, Jx 262/117 La course-croisière Arcachon - La Rochelle avancée au 22 avril
17/03/1967, Jx 262/117 Le festival de la croisière côtière débute aujourd'hui
20/03/1967, Jx 262/117 Le festival de la croisière côtière s'est terminé hier
21/03/1967, Jx 262/117 Le yachting rochelais de A à Z
23/03/1967, Jx 262/117 Pour "les Aventuriers" le bon vent du succès
24/03/1967, Jx 262/117 L'école de voile de l'Association Nautique Rochefortaise est née
24/03/1967, Jx 262/117 Les stages spéciaux de l'école de voile de La Rochelle ont débuté
par une croisière dans l'île d'Oléron
24/03/1967, Jx 262/117 M. Noret est élu président du Club Nautique de Tonny-Charente
24/03/1967, Jx 262/117 Un baptême à l'école de voile rochelaise
25/03/1967, Jx 262/117 La Rochelle - Les Sables-d'Olonne première course croisière de la
saison
31/03/1967, Jx 262/117 Les représentants du Sud-Ouest en Tournoi de Monaco
31/03/1967, Jx 262/117 Trente candidats au brevet d'Etat de voile au Centre Nautique de
Boyardville
04/04/1967, Jx 262/117 Les "Robinson" de l'océan Indien racontent leur calvaire
04/04/1967, Jx 262/117 Les "Robinson" de l'océan Indien racontent leur calvaire
06/04/1967, Jx 262/117 M. Audusse directeur départemental de la jeunesse et des sports en
visite au Centre de voile de Boyardville
06/04/1967, Jx 262/117 Le yachting rochelais de A à Z
06/04/1967, Jx 262/117 Les Dragons rochelais prennent un départ foudroyant
14/04/1967, Jx 262/117 Le 22 avril : Course-croisière Arcachon - La Rochelle
20/04/1967, Jx 262/117 Il veut traverser l'Atlantique avec "ça"
21/04/1967, Jx 262/117 De plus en plus de participants aux régates dominicales
25/04/1967, Jx 262/117 La Semaine internationale de La Rochelle
28/04/1967, Jx 262/117 Course-croisière Arcachon - La Rochelle
03/05/1967, Jx 262/118 La Semaine internationale de La Rochelle
04/05/1967, Jx 262/116 Une promenade originale : La Rochelle - Chaniers en bateau
05/05/1967, Jx 262/116 De grandes fêtes nautiques au Port-Neuf les 27 et 28 mai
05/05/1967, Jx 262/118 Aujourd'hui débute la Semaine internationale de La Rochelle
06/05/1967, Jx 262/118 La Semaine internationale de La Rochelle
08/05/1967, Jx 262/118 Fervent (Arcachon) gagne la Coupe du Golfe de Gascogne
10/05/1967, Jx 262/118 La Semaine internationale de La Rochelle : A Briand la coupe de
la S.R.R
11/05/1967, Jx 262/118 Les Hospitaliers - Sauveteurs Bretons veillent... au grain
11/05/1967, Jx 262/118 Les potins des pontons
11/05/1967, Jx 262/118 " Peintres de la voile et de la marine "
12/05/1967, Jx 262/118 C'est aujourd'hui que commence vraiment la Semaine internatio-
nale de La Rochelle
13/05/1967, Jx 262/116 La Rochelle : La fête des bateaux
13/05/1967, Jx 262/118 La Semaine internationale de La Rochelle : Les potins des pontons
13/05/1967, Jx 262/118 Semaine Internationale de La Rochelle
15/05/1967, Jx 262/118 Briand Goulandris Sence Garandeau vainqueurs probables de la
Coupe des Dragons

- 15/05/1967, Jx 262/118 La Semaine internationale de la voile : Après le calme... le vent
- 16/05/1967, Jx 262/118 " Cyphreem " grand vainqueur à La Rochelle. A Briand le Grand
Prix de la S.R.R
- 16/05/1967, Jx 262/118 La Semaine internationale de la voile s'est terminée avec la remise
des prix
- 18/05/1967, Jx 262/118 La Semaine internationale a remporté un grand succès
- 19/05/1967, Jx 262/118 Malgré une mer dure le 3e Rallye des îles s'est déroulé de façon
très satisfaisante.
- 26/05/1967, Jx 262/118 La fête nautique est reportée
- 27/05/1967, Jx 262/118 L'accroissement de sa production entraîne le Stratifié Industriel à
implanter un nouvel atelier rue des Chantiers
- 29/05/1967, Jx 262/118 Naissance d'un club nautique à Port-des-Barques
- 03/06/1967, Jx 262/118 Le yachting rochelais de A à Z
- 05/06/1967, Jx 262/118 "Atrasado" et "Nemo" vainqueurs de la croisière La Rochelle - Ar-
cachon
- 05/06/1967, Jx 262/118 La grande fête nautique aura lieu les 1er et 2 juillet
- 08/06/1967, Jx 262/118 Une expérience de notre temps : les Glénans
- 17/06/1967, Jx 262/118 Bientôt les vacances !...
- 21/06/1967, Jx 262/118 Fête nautique le 2 juillet
- 23/06/1967, Jx 262/118 Un Rochelais devient moniteur de ski nautique
- 24/06/1967, Jx 262/118 Course des Vingt-quatre heures et Coupe Rhapsodie
- 27/06/1967, Jx 262/118 Cyfrem remporte la Coupe Rhapsodie
- 27/06/1967, Jx 262/118 Rochefort à l'heure nautique
- 28/06/1967, Jx 262/118 Les pompiers au secours d'un voilier devant les Minimes
- 01/07/1967, Jx 262/119 Aujourd'hui et demain à Port-Neuf Grandes fêtes nautiques
- 04/07/1967, Jx 262/119 La fête nautique : une réussite totale !
- 04/07/1967, Jx 262/119 Sir Francis Chichester a fait des émules...
- 06/07/1967, Jx 262/119 Supermarché des Loisirs
- 06/07/1967, Jx 262/119 Une fête nautique très réussie
- 08/07/1967, Jx 262/119 Chichester chevalier
- 08/07/1967, Jx 262/119 Le C.N. Tonnay-Charente a le vent en poupe
- 12/07/1967, Jx 262/119 De brillantes régates et une victoire complète du C.N.E
- 12/07/1967, Jx 262/119 Les Rochelais en bonne place au championnat des 420
- 13/07/1967, Jx 262.119 Jusqu'au 16 juillet Semaine Internationale de motonautisme de La
Rochelle
- 14/07/1967, Jx 262/119 L'équipement portuaire de plaisance se dessine
- 17/07/1967, Jx 262/119 En marge des fêtes du 14 juillet
- 17/07/1967, Jx 262/119 La Semaine Internationale de Motonautisme de La Rochelle
- 18/07/1967, Jx 262/119 La Semaine Internationale de Motonautisme
- 18/07/1967, Jx 262/119 Les régates du 13 juillet
- 19/07/1967, Jx 262/119 Photo vacances
- 20/07/1967, Jx 262/119 Cap sur les Açores
- 20/07/1967, Jx 262/119 Un titre de champion de France bien mérité...
- 20/07/1967, Jx 262/119 Vieilles rues et pratique du nautisme : c'est Saint-Martin-de-Ré
- 26/07/1967, Jx 262/119 Le Fier-d'Ars ou les plaisirs de la navigation tranquille
- 28/07/1967, Jx 262/119 Jean-Marc Thibault fait de la voile
- 28/07/1967, Jx 262/119 L'accident du ponton Sud
- 29/07/1967, Jx 262/119 Dix équipages peuvent être champions d'Europe en 470

- 29/07/1967, Jx 262/119 Nous lui souhaitons "bonne mer"
- 03/08/1967, Jx 262/119 Deux Rochelais au championnat du monde des Dragons
- 03/08/1967, Jx 262/119 L'école de voile du Verdon-sur-Mer
- 05/08/1967, Jx 262/119 Une trentaine de jeunes de Boulogne-Billancourt profitent de vacances nautiques
- 07/08/1967, Jx 262/119 Au club des jeunes de la plage d'Aytré
- 07/08/1967, Jx 262/119 Premières régates d'août à Saint-Trojan
- 08/08/1967, Jx 262/119 Marans : le paradis des estivants avides de repos.
- 09/08/1967, Jx 262/119 Loix-en-Ré : un pittoresque village au bord d'une forêt engloutie
- 10/08/1967, Jx 262/119 M. Vogel sur "Flibustier" remporte la troisième régata du Cercle de la Voile
- 10/08/1967, Jx 262/119 L'assemblée générale du Cercle Nautique Fourasin s'est préoccupée du futur port
- 10/08/1967, Jx 262/119 L'équipage Banel - Banel gagne la coupe de la Société des régates de Saint-Trojan
- 11/08/1967, Jx 262/119 Le Club Fourasin de motonautisme et de ski nautique est en pleine activité
- 11/08/1967, Jx 262/119 Soixante-quatre voiliers au départ de la Coupe Prince-Hubert-de-Polignac
- 12/08/1967, Jx 262/119 Le Château-d'Oléron : la capitale ostréicole a aussi une vocation touristique
- 14/08/1967, Jx 262/119 La course-croisière Plymouth - La Rochelle : arrivée probable la nuit prochaine
- 14/08/1967, Jx 262/119 "L'Embellie" a été mise à l'eau
- 14/08/1967, Jx 262/119 L'heureuse fin de l'odyssée de l' "Alkinoos"
- 15/08/1967, Jx 262/119 Entre le fleuve et l'océan Port-des-Barques s'étire et s'ouvre aux îles
- 15/08/1967, Jx 262/119 Plymouth - La Rochelle : C'est un feu d'artifice qui attendait cette nuit "Pen-Duick III" en cas de victoire
- 15/08/1967, Jx 262/119 Au Cercle nautique d'Ars-en-Ré : un rallye très réussi
- 16/08/1967, Jx 262/119 Eric Tabarly n'a pas fait attendre les officiels : il y aura du champagne pour la réception !
- 16/08/1967, Jx 262/119 Plymouth - La Rochelle : plusieurs heures d'avance pour "Pen Duick-III"
- 16/08/1967, Jx 262/119 Premier à La Rochelle : Eric Tabarly
- 16/08/1967, Jx 262/119 Le 15 août : c'est la fête à Tabarly !
- 17/08/1967, Jx 262/119 Au bassin des yachts une ambiance de kermesse
- 17/08/1967, Jx 262/119 La bénédiction des bateaux
- 17/08/1967, Jx 262/119 Tabarly et son "Pen-Duick III" étaient beaucoup trop forts
- 17/08/1967, Jx 262/119 Une interview de l'homme qui ne donne pas d'interviews
- 18/08/1967, Jx 262/119 M. Traizet sur 470 remporte les régates et gagne la Coupe de la ville de Châtelaiillon
- 18/08/1967, Jx 262/119 Ils font le tour du monde en bateau
- 18/08/1967, Jx 262/119 " Pen-Duick III" au départ ce soir de La Rochelle - Bénodet
- 18/08/1967, Jx 262/119 Rose-Marie Bruballa a pris le goût des voyages dès son enfance
- 18/08/1967, Jx 262/119 Une Bordelaise de 25 ans s'embarque sur un voilier portugais pour explorer les fonds du golfe du Mexique
- 19/08/1967, Jx 262/119 A la remise des prix de Plymouth - La Rochelle Eric Tabarly en

- vedette mais aussi tous les concurrents réunis dans une excellente ambiance
- 19/08/1967, Jx 262/119 Demain les régates se courront face à la grande plage
- 19/08/1967, Jx 262/119 Cinquante-sept équipages à La Baule pour le titre mondial des 505
- 21/08/1967, Jx 262/119 La Rochelle - Bénodet : Nouvelle victoire d'Eric Tabarly
- 21/08/1967, Jx 262/119 Les Rochelais Chéret - Brillouet en tête à La Baule
- 22/08/1967, Jx 262/119 Régates...
- 23/08/1967, Jx 262/119 A Saint-Trojan le jeune équipage Rochelet - Mouvet enlève le challenge "Sud-Ouest"
- 23/08/1967, Jx 262/119 II - Fouras : Le nautisme de plaisance s'y développe harmonieusement
- 23/08/1967, Jx 262/119 L'assemblée générale du Cercle de Voile d'Oléron : M. Gérard est élu président.
- 24/08/1967, Jx 262/119 Première année d'existence de la Société des régates de Marennes : déjà un succès.
- 24/08/1967, Jx 262/119 Soixante-neuf participants aux régates de Fouras
- 24/08/1967, Jx 262/119 A l'école de La Rochelle : de l'initiation à la croisière
- 24/08/1967, Jx 262/119 Un club de voile dans la tourmente
- 25/08/1967, Jx 262/119 Grandes régates au C.V.O
- 26/08/1967, Jx 262/119 Naviga-sports
- 28/08/1967, Jx 262/119 Aujourd'hui au Canada : Championnat du monde des Dragons
- 28/08/1967, Jx 262/119 Après les vacances... le repos !
- 28/08/1967, Jx 262/119 Coupe Internationale Atlantique
- 28/08/1967, Jx 262/119 Dernières régates au C.N.C.O
- 28/08/1967, Jx 262/119 L'Atlantique à la rame
- 28/08/1967, Jx 262/119 Les Lyonnais Moret - Morch champions du monde des 505
- 28/08/1967, Jx 262/119 Trente-quatre équipages dans la "Half Ton Cup"
- 28/08/1967, Jx 262/119 Une quinzaine de bateaux ont participé au Rallye de Maumusson
- 30/08/1967, Jx 262/119 Coupe Internationale Atlantique
- 31/08/1967, Jx 262/119 II - Le Cercle nautique d'Ars-en-Ré dispose cette année de dix bateaux pour l'initiation
- 31/08/1967, Jx 262/119 Les dernières régates de la saison à Châtelailon sont remportées par MM. Vogel frères sur Flibustier
- 31/08/1967, Jx 262/119 Venant de Porto Rico un yacht de 10 mètres vient d'arriver à La Rochelle.
- 01/09/1967, Jx 262/120 Le champion du monde 1966 sur 420 Francis Mouvet de passage à Oléron
- 01/09/1967, Jx 262/120 Championnat du monde des Dragons
- 01/09/1967, Jx 262/120 " La Rochelle Nautique "
- 01/09/1967, Jx 262/120 Le champion du monde Francis Mouvet et Pascal vainqueurs de la Coupe du Président de la République à Saint-Denis-d'Oléron
- 02/09/1967, Jx 262/120 Deuxième régata de la Half Ton Cup
- 04/09/1967, Jx 262/120 Michel Dufour et les Arpèges grands vainqueurs de la "Half Ton Cup"
- 04/09/1967, Jx 262/120 Un succès total pour Michel Dufour
- 05/09/1967, Jx 262/120 Aux régates de clôture du C.V.O l'équipage Maître-de-Tourriel gagne le Grand Prix de l'Ostréiculture
- 05/09/1967, Jx 262/120 Au Cercle de la voile et de motonautisme
- 05/09/1967, Jx 262/120 A La Flotte-en-Ré une école dynamique

- 06/09/1967, Jx 262/120 Bilan de la saison des régates au Cercle Nautique Fourasin
06/09/1967, Jx 262/120 Du bronze pour Sence
06/09/1967, Jx 262/120 Le Centre Nautique des Iles d'Ouest : un avant-goût du grand large
06/09/1967, Jx 262/120 Très belles régates de fin de saison à l'île d'Aix
07/09/1967, Jx 262/120 René Sence et Michel Briand pensent déjà aux Jeux Olympiques
07/09/1967, Jx 262/120 Voile et motonautisme à Châtelailon : de l'oxygène pour la station
09/09/1967, Jx 262/120 Le Rochelais Bertrand Chéret au championnat du monde des F.D.
11/09/1967, Jx 262/120 Régates...
13/09/1967, Jx 262/120 La voile en solitaire
14/09/1967, Jx 262/120 Les maîtres nageurs C.R.S font le bilan de la saison
16/09/1967, Jx 262/120 Bertrand - Chéret disqualifiés
16/09/1967, Jx 262/120 Intrepid doit conserver l'America's Cup
20/09/1967, Jx 262/120 Les Français lancent un défi aux Américains
27/09/1967, Jx 262/120 Irving Johnson à Bordeaux sur son "Yankee"
27/09/1967, Jx 262/120 L'affaire du port de plaisance de La Vigne
27/09/1967, Jx 262/120 Un couple de navigateurs qui bourlingue depuis 35 ans et ne compte plus ses tours du monde
29/09/1967, Jx 262/120 Régates Inter-Clubs samedi à Rochefort-Port-Neuf
02/10/1967, Jx 262/120 Daniel Ravet (île d'Aix) sur "snipe" vainqueur des régates inter-clubs organisées par l'A.N Rochefort
02/10/1967, Jx 262/120 La Société des Régates de Marennes établit son bilan
04/10/1967, Jx 262/120 " Christina II " à M. Chambonnet gagne le Rallye marseillais
07/10/1967, Jx 262/120 A Tonnay-Charente trois jeunes se distinguent
10/10/1967, Jx 262/120 Les Six heures de Paris
26/10/1967, Jx 262/120 Boutemy sur "Moth" remporte la première régates d'entraînement
26/10/1967, Jx 262/120 Le " Pen-Duick III" embarqué dimanche
27/10/1967, Jx 262/120 La médaille pré-olympique à René Sence
31/10/1967, Jx 262/120 Après l'embarquement de Pen-Duick II
31/10/1967, Jx 262/20 " Pen-Duick III " a été embarqué hier matin dans le port de La Pallice
02/11/1967, Jx 262/121 La préparation olympique a déjà débuté à La Rochelle
07/11/1967, Jx 262/121 La navigation de plaisance : comment entretenir et réparer une coque en plastique ?
09/11/1967, Jx 262/121 Un Tour de Bretagne pour croiseurs légers
14/11/1967, Jx 262/121 L'école de voile de Fouras est en plein essor
27/11/1967, Jx 262/121 La Rochelle centre de préparation olympique
28/11/1967, Jx 262/121 En un an l'effectif de l'A.N Rochefortaise est passé de onze à cinquante et un membres
29/11/1967, Jx 262/121 Jean-François Menu sur moth gagne la dernière régates
30/11/1967, Jx 262/121 Faites de la voile même en hiver !
02/12/1967, Jx 262/121 La vitalité de la Société des régates rochelaises est sensible dans tous les domaines
02/12/1967, Jx 262/121 Le club de Tonnay-Charente : toujours de l'avant !
04/12/1967, Jx 262/121 Boutemy vainqueur des deux manches du week-end
07/12/1967, Jx 262/121 Résultats des championnats de ligue 1967
07/12/1967, Jx 262/121 Je suis contre le sport
15/12/1967, Jx 262/121 La soirée nautique a obtenu un beau succès
16/12/1967, Jx 262/121 La Société des Régates Rochelaises a constitué son bureau

- 20/12/1967, Jx 262/121 A La Rochelle dix-neuf bateaux sur l'eau pour les régates de Noël
- 21/12/1967, Jx 262/121 Les fervents de la voile s'entraînent en toute saison
- 22/12/1967, Jx 262/121 A la société Zodiac
- 23/12/1967, Jx 262/121 Eric Tabarly favori des Australiens pour Sydney - Hobart
- 27/12/1967, Jx 262/121 Eric Tabarly en troisième position
- 27/12/1967, Jx 262/121 Tabarly : Bon départ... malgré la cohue
- 28/12/1967, Jx 262/121 Tabarly en tête risque une défaite au "temps compensé"
- 29/12/1967, Jx 262/121 Tabarly remonte en cinquième position
- 30/12/1967, Jx 262/121 Pour Eric Tabarly à Hobart un triomphe total se prépare
- 30/12/1967, Jx 262/121 Vers la victoire
- 01/01/1968, Jx 262/122 L'électronique rend son verdict :
- 01/01/1968, Jx 262/122 Tabarly est battu au temps compensé
- 04/01/1968, Jx 262/122 1967 s'en est allé...
- 08/01/1968, Jx 262/122 L'école de voile de l'Association rochefortaise va rouvrir ses portes
- 13/01/1968, Jx 262/122 Un simulateur pour l'enseignement de la voile en chambre
- 13/01/1968, Jx 262/122 M. Georges Pompidou "séduit par le simulateur de navigation à voile
- 15/01/1968, Jx 262/122 La Rochelle au Salon de la navigation de plaisance
- 15/01/1968, Jx 262/122 Le Salon international de la plaisance
- 15/01/1968, Jx 262/122 Premier cours à l'école de voile de l'Association Nautique Rochefortaise
- 16/01/1968, Jx 262/122 Le Yacht-Club de France reçoit le "Neptune d'Or"
- 24/01/1968, Jx 262/122 Vingt-six concurrents contre Tabarly dans Plymouth - Newport
- 24/01/1968, Jx 262/122 La Société des Régates Rochelaises honorée au Salon international de plaisance à Paris
- 01/02/1968, Jx 262/122 Pour la Coupe des Rois dix-neuf voiliers dans la baie de La Rochelle
- 02/02/1968, Jx 262/122 Semaine internationale de La Rochelle (du 24 mai au 3 juin)
- 20/02/1968, Jx 262/122 La préparation olympique
- 24/02/1968, Jx 262/122 Le port de plaisance
- 07/03/1968, Jx 262/123 Les cours d'initiation de la Fédération des oeuvres laïques ont commencé à La Rochelle
- 16/03/1968, Jx 262/122 Les travaux du port : ils se poursuivent normalement
- 26/03/1968, Jx 262/123 Le radeau "Jangada" vogue sur l'Atlantique
- 26/03/1968, Jx 262/123 Safi : la grande aventure commence
- 06/04/1968, Jx 262/123 Voile et motonautisme : Sports de vacances
- 11/04/1968, Jx 262/123 Première présélection olympique à Hyères
- 11/04/1968, Jx 262/123 Un stage d'instructeur de voile au fort de Boyardville
- 13/04/1968, Jx 262/123 21 bateaux au départ de la course-croisière Les Sables-d'Olonne - La Rochelle
- 13/04/1968, Jx 262/123 Les bateaux du Club motonautique remonteront demain la Sèvre Niortaise
- 17/04/1968, Jx 262/123 Apache (classe 12 3) et Safari (classe 4) gagnent La Rochelle - Les Sables et retour
- 17/04/1968, Jx 262/123 Grande première pour le club de motonautisme
- 18/04/1968, Jx 262/123 Six voiliers en difficultés en face de Royan
- 24/04/1968, Jx 262/123 Brillouet - Themier vainqueurs de la régates des dériveurs
- 26/04/1968, Jx 262/123 A Tonnay-Charente dimanche 28 avril et mercredi 1er mai Coupe

- de la Municipalité
- 29/04/1968, Jx 262/123 La grande aventure est commencée pour le "Jangada" !
- 30/04/1968, Jx 262/123 Succès de la première journée de la Coupe de la Municipalité de Tonnay-Charente
- 03/05/1968, Jx 262/124 Pour l' "Aigrette" l'aventure a commencé...
- 04/05/1968, Jx 262/124 L' "Aigrette" a déployé ses voiles
- 06/05/1968, Jx 262/124 Une équipe de Tonnay-Charente s'octroie la Coupe de la Municipalité
- 07/05/1968, Jx 262/124 L'aménagement du port de plaisance
- 08/05/1968, Jx 262/124 Arcachon : Le premier port de plaisance à grande capacité du Sud-Ouest sera inauguré samedi.
- 08/05/1968, Jx 262/124 Arcachon : Le premier port de plaisance à grande capacité du Sud-Ouest sera inauguré samedi.
- 20/05/1968, Jx 262/124 Cet étudiant parisien choisit... l'Atlantique
- 20/05/1968, Jx 262/124 Seize yachts participent à la course-croisière Arcachon - La Rochelle
- 21/05/1968, Jx 262/124 Brillouet - Themier gagnent le challenge Clément
- 21/05/1968, Jx 262/124 Trimaran d'Eric Tabarly
- 22/05/1968, Jx 262/124 La Société des régates de Marennes prépare la saison
- 23/05/1968, Jx 262/124 Bouyssou et Bonnet dominant la Course-croisière Arcachon - La Rochelle
- 24/05/1968, Jx 262/124 La "Delirante" barré par Lionel Paillard a quitté La Rochelle pour Plymouth
- 31/05/1968, Jx 262/124 Tabarly à la veille du départ
- 01/06/1968, Jx 262/124 Chaparal (La Rochelle) remporte la Coupe Christina
- 03/06/1968, Jx 262/124 Tabarly : un retour inexplicable
- 03/06/1968, Jx 262/124 Tabarly fait demi-tour
- 07/06/1968, Jx 262/124 Régates des dériveurs à La Rochelle
- 08/06/1968, Jx 262/124 Dimanche Coupe de la Ville de Rochefort
- 10/06/1968, Jx 262/124 Le Français Alain Gliskman sur les traces de Tabarly
- 12/06/1968, Jx 262/124 Tabarly veut repartir et (sans doute) s'attaquer au record de la traversée
- 13/06/1968, Jx 262/124 L'équipage Latreuil-Gendron remporte les régates du Club Nautique Rochefortais
- 15/06/1968, Jx 262/124 La Semaine de Kiel départagera René Sence et Michel Briand
- 19/06/1968, Jx 262/124 Des "marines" et une bourse avaient permis à Kat de réaliser son trimaran
- 19/06/1968, Jx 262/124 Joan de Kat perdu en mer
- 20/06/1968, Jx 262/124 Joan de Kat : Avions et navires de trois pays intensifient leurs recherches dans la zone supposée du naufrage
- 20/06/1968, Jx 262/124 Les débris retrouvés dans l'Atlantique ne semblent pas provenir du trimaran de Joan de Kat
- 22/06/1968, Jx 262/124 De Kat : sommeil réparateur à bord du cargo norvégien "Jagona"
- 22/06/1968, Jx 262/124 De Kat sain et sauf
- 22/06/1968, Jx 262/124 Régates à Lupin organisées par le C.N.M
- 24/06/1968, Jx 262/124 Le port de plaisance de la Fumée est toujours la préoccupation du Conseil Municipal de Fouras
- 27/06/1968, Jx 262/124 Edith seule femme parmi les "solitaires" perdue dans la tempête

- 27/06/1968, Jx 262/124 La jeune Allemande dérive à bord d'un dinghy noir difficile à réparer
- 27/06/1968, Jx 262/124 Quere - Montaubin sur Tor Pen gagnent la course des 16 heures
- 28/06/1968, Jx 262/124 Le Britannique Williams premier à Newport bat le record de Tabarly
- 28/06/1968, Jx 262/124 Johnson champion des hors-bord moyenne puissance
- 01/07/1968, Jx 262/125 Les régates et croisières des propriétaires de 590
- 02/07/1968, Jx 262/125 Les Français brillants à la semaine de Kiel
- 03/07/1968, Jx 262/125 Seul représentant du Sud-Ouest dans la course transatlantique Lionel Paillard...
- 03/07/1968, Jx 262/125 grand pavois SERMO
- 03/07/1968, Jx 262/125 Un voilier avec trois Girondins à bord a disparu entre La Rochelle et Arcachon
- 04/07/1968, Jx 262/125 Les trois plaisanciers regagnent la côte en faisant du... surf pendant plus de 3 heures
- 09/07/1968, Jx 262/125 Fêtes nautiques... et champêtres de l'A.N Rochefortais
- 17/07/1968, Jx 262/125 Patrick Pouligny (C.N. Bendor) en tête après les deux premières manches
- 17/07/1968, Jx 262/125 "Je traverse l'Atlantique parce qu'il est là!.."
- 18/07/1968, Jx 262/125 Patrick Pouligny (C.N. Bendor) remporte le championnat de France des yoles O.K.
- 19/07/1968, Jx 262/125 Régates à Marennes
- 20/07/1968, Jx 262/125 Les vainqueurs du championnat de France de yoles O.K ont reçu leurs coupes
- 22/07/1968, Jx 262/125 Le nouveau club-house du cercle Nautique du Courreau d'Oléron détruit par le feu
- 24/07/1968, Jx 262/125 Caillaud et Soudant remportent les régates de Tonnay-Charente
- 25/07/1968, Jx 262/125 Laparade vainqueur de la régates organisée par le Club Châtelaillo-nais
- 25/07/1968, Jx 262/125 Résultats des régates de Marennes et de la Seudre
- 25/07/1968, Jx 262/125 Un voilier Rochelais "Chaparral" remporte en Angleterre la President Cup...
- 26/07/1968, Jx 262/125 Représentant le yachting français aux Jeux Olympiques deux équipes rochelais ont été fêtés par la Société des rgates
- 31/07/1968, Jx 262/125 La chronique de Saint-Georges-Jeunesse
- 01/08/1968, Jx 262/125 Aux régates de Port-des-Barques le vent a gêné les concurrents
- 01/08/1968, Jx 262/125 Toutes voiles dehors la goélette "Bel Espoir" est passée entre les tours du port...
- 01/08/1968, Jx 262/125 Rédaction publicité abonnement
- 02/08/1968, Jx 262/125 Les grandes régates de Fouras se disputeront le dimanche 11 août
- 05/08/1968, Jx 262/125 Ils ont obtenu leur diplôme de barreur
- 05/08/1968, Jx 262/125 YACHTING : La Rochelle - Santander
- 06/08/1968, Jx 262/125 Boursaut du Club Nautique de Fouras remporte sur caneton la Grande Régate annuelle de Châtelailon
- 09/08/1968, Jx 262/125 Les grandes régates se courront dimanche
- 10/08/1968, Jx 262/125 Ce jeune marin en casquette : la princesse Anne à Cowes
- 10/08/1968, Jx 262/125 Les grandes régates se courront demain
- 10/08/1968, Jx 262/125 Réveil des "470"

- 12/08/1968, Jx 262/125 L'équipage Albert-Darmandrail du C.V.O conserve le Challenge "Sud-Ouest"
- 12/08/1968, Jx 262/125 "Tequila" est parti pour le Mexique
- 12/08/1968, Jx 262/125 Léka Ier d'Albanie... a le pied marin et cherche à Paris un pied-à-terre
- 12/08/1968, Jx 262/125 Attention ! Bateaux-écoles
- 14/08/1968, Jx 262/125 III - A Fouras au mois d'août 45 000 estivants se partagent quatre plages
- 14/08/1968, Jx 262/125 Tous les jours sur l'eau l'école de voile de la S.R.R et du T.C.F reçoit plus de de deux cents stagiaires
- 14/08/1968, Jx 262/125 Bon vent pour les 70 bateaux qui ont participé aux grandes régates
- 15/08/1968, Jx 262/125 Aux régates du C.N.C.O l'équipage Bourdariat enlève la Coupe du Ministre de la marine marchande
- 15/08/1968, Jx 262/125 Les championnats de la Ligue Poitou-Charentes
- 15/08/1968, Jx 262/125 Les courses de baleinières : un spectacle très prisé
- 15/08/1968, Jx 262/125 Trois semaines chargées pour le Club Rochelais de motonautisme et de ski nautique
- 15/08/1968, Jx 262/125 Une foule nombreuse a assisté aux régates
- 16/08/1968, Jx 262/125 Plus de 500 bateaux pour la fête du Bassin au Cap-Ferret
- 17/08/1968, Jx 262/125 Tabarly troisième de Yarmouth - Lequeto
- 17/08/1968, Jx 262/125 M. Paré (Club Nautique de Fouras) et M. Scher (Cercle de la voile d'Epinal) remportent les régates du 15 août
- 19/08/1968, Jx 262/125 Lorber (S.R. Royan) vice-champion des ponants
- 21/08/1968, Jx 262/125 Rallye des îles de l'Atlantique Ré-Yeu
- 23/08/1968, Jx 262/125 Allard sur Ponant remporte la Coupe de la Ville de La Rochelle
- 23/08/1968, Jx 262/125 Monnet sur Requin champion de Ligue de la classe D
- 24/08/1968, Jx 262/125 Grâce à l'école de voile de l'A.S.P.T.T. nos postiers ont le pied marin !
- 24/08/1968, Jx 262/125 La Coupe Internationale Atlantique
- 27/08/1968, Jx 262/125 La "Voile d'or" à La Rochelle
- 27/08/1968, Jx 262/125 Un fanion pour l'adjoint au maire de La Rochelle offert par le Club Nautique
- 28/08/1968, Jx 262/125 Au Cercle de la Voile la saison s'achève
- 28/08/1968, Jx 262/125 Deuxième semaine internationale du motonautisme rochelais
- 28/08/1968, Jx 262/125 La Coupe Internationale Atlantique
- 28/08/1968, Jx 262/125 Les Clubs nautiques port-barquais et les équipes de Lupin nous ont offert de belles régates
- 28/08/1968, Jx 262/125 Rallye de la Charente
- 29/08/1968, Jx 262/125 "Arlequin - 3" maintenant en tête
- 29/08/1968, Jx 262/125 La Coupe Internationale Atlantique
- 29/08/1968, Jx 262/125 La Coupe Internationale Atlantique
- 29/08/1968, Jx 262/125 Le sixième championnat du Coureau-d'Oléron
- 29/08/1968, Jx 262/125 Les frères Traizet remportent les régates du 25 août et la Coupe Saint-Luc
- 30/08/1968, Jx 262/125 "Chaparral" reprend la tête à La Rochelle
- 30/08/1968, Jx 262/125 La Coupe Internationale Atlantique
- 31/08/1968, Jx 262/125 Coupe Internationale Atlantique
- 02/09/1968, Jx 262/126 Coupe Internationale Atlantique

- 02/09/1968, Jx 262/126 A " Dame-d'Iroise" la Coupe Atlantique
03/09/1968, Jx 262/126 Iie Semaine internationale du motonautisme
03/09/1968, Jx 262/126 Un banquet au Cercle de la voile pour clore la saison
05/09/1968, Jx 262/126 Iie Semaine internationale de motonautisme
06/09/1968, Jx 262/126 Vent en poupe à l'Y.C.O
09/09/1968, Jx 262/126 Iie Semaine internationale de motonautisme
10/09/1968, Jx 262/126 Eblouissant final de la Iie Semaine internationale de motonautisme
10/09/1968, Jx 262/126 Jeux d'eau à La Rochelle
12/09/1968, Jx 262/126 Baptême de la section voile à l'A.S.P.T.T de La Rochelle
12/09/1968, Jx 262/126 Les mini-navigateurs de septembre préparent la rentrée... en rêvant
aux Jeux Olympiques
18/09/1968, Jx 262/126 Des régates seront organisées dimanche par le Club Nautique Rochefortais
18/09/1968, Jx 262/126 Ils partent pour le tour du monde...
18/09/1968, Jx 262/126 "Marie-Christine" (M. Menu) et "Tor-Pen" (M. Montaubin) vainqueurs du Tour des Deux-Iles
19/09/1968, Jx 262/126 Le yachting français espère des médailles
24/09/1968, Jx 262/126 A Rochefort vingt-cinq bateaux ont pris le départ des régates de l'A.N.R
24/09/1968, Jx 262/126 Gros titres
24/09/1968, Jx 262/126 Le "Santiano" de retour au Canon (Gironde)
24/09/1968, Jx 262/126 Le navigateur solitaire américain William Willis (75 ans) est vaincu par l'Atlantique
24/09/1968, Jx 262/126 Tabarly : Nouveau "Pen-Duick" révolutionnaire pour la course San Francisco - Tokyo en solitaire
25/09/1968, Jx 262/126 Bondaletoff - Ponelle (505) gagnent le Grand Prix Naviga-Sport
27/09/1968, Jx 262/126 Vers la remise en état du port du Douhet
01/10/1968, Jx 262/126 Léon Brillouet et Nicole Themier remportent la première manche du Grand Prix du Comptoir Maritime
03/10/1968, Jx 262/126 Au mois d'avril le "Damien" quittera La Rochelle pour le plus long tour du monde jamais entrepris
08/10/1968, Jx 262/126 A Acapulco trois Rochelais
17/10/1968, Jx 262/126 Tempête sur Acapulco
18/10/1968, Jx 262/126 Les Français rétrogradent
19/10/1968, Jx 262/126 Une petite chance pour Chéret - Troublé
23/10/1968, Jx 262/126 Chéret - Troublé (sixièmes) les meilleurs Français
26/10/1968, Jx 262/126 Régates d'automne à La Rochelle
07/11/1968, Jx 262/127 A l'école de voile de Fouras : une activité qui augmente chaque année
07/11/1968, Jx 262/127 A l'école de voile de Fouras : une activité qui augmente chaque année 2
23/11/1968, Jx 262/127 Le trimaran d'Eric Tabarly
25/11/1968, Jx 262/127 Le "Soling" nouveau bateau olympique
25/11/1968, Jx 262/127 Bernard Moitessier serait en tête du Tour du monde en solitaire
25/11/1968, Jx 262/127 A La Rochelle régates annulées
28/11/1968, Jx 262/127 Chaparral gagne l'avant-dernière épreuve du championnat d'automne de la Société des Régates Rochelaises.
29/11/1968, Jx 262/127 La course croisière sport olympique ?

- 06/12/1968, Jx 262/127 Un nouvel international
- 09/12/1968, Jx 262/127 Bilan sportif très éloquent de la Société des Régates Rochelaises
- 11/12/1968, Jx 262/127 M. Jean-Claude Menu est réélu président de la Ligue Poitou-Charentes
- 14/12/1968, Jx 262/127 Dimanche à La Rochelle Coupe de Noël pour les classes IV et les dériveurs.
- 18/12/1968, Jx 262/127 Coupes de Noël
- 19/12/1968, Jx 262/127 A Rochefort M. Michel Coussot gagne sur Jet
- 21/12/1968, Jx 262/127 Tabarly sur "Pen-Duick-4" relie Ténérife à Fort-de-France en un temps record
- 27/12/1968, Jx 262/127 Quatre voiliers du C.V.A quitteront samedi La Rochelle pour Archon
- 04/01/1969, Jx 262/128 Vacances à la mer pour 13 équipages de "Fireball"
- 07/01/1969, Jx 262/128 8e Salon international de la navigation de plaisance
- 07/01/1969, Jx 262/128 Pen-Duick-V : Premiers essais satisfaisants
- 10/01/1969, Jx 262/128 Treize cents bateaux au Palais de la Défense
- 10/01/1969, Jx 262/128 "Paris-sur-Mer" : Le Salon de la navigation ouvre ses portes
- 14/01/1969, Jx 262/128 Le premier ministre à la barre...
- 16/01/1969, Jx 262/128 Cinq chantiers rochelais exposent au Salon nautique à Paris
- 24/01/1969, Jx 262/128 Stages de Pâques à l'école de voile de la S.R. Royan
- 25/01/1969, Jx 262/128 Débuts du championnat d'hiver dimanche à La Rochelle
- 27/01/1969, Jx 262/128 M. Dechartre secrétaire d'Etat à l'équipement inaugure un chantier de constructions navales à Périgny...
- 27/01/1969, Jx 262/128 Une nouvelle section au Club Nautique Rochefortais : La plongée sous-marine
- 28/01/1969, Jx 262/128 Première régates première victoire pour "Bellita" un nouveau Sylphe appartenant à M. Marais
- 01/02/1969, Jx 262/128 Avec Eric Tabarly un deuxième Français dans la course transpacifique en solitaire
- 21/02/1969, Jx 262/128 Le Club rochelais de motonautisme et de ski nautique accroît ses activités
- 21/02/1969, Jx 262/128 Moins trois degrés au départ
- 26/02/1969, Jx 262/128 Le port de plaisance et l'activité des chantiers maritimes
- 26/02/1969, Jx 262/128 Les "argonautes" du bataillon de Joinville ou le service militaire au service de la voile
- 28/02/1969, Jx 262/128 Deux compétitions organisées par la Société des régates rochelaises
- 03/03/1969, Jx 262/129 Grâce aux cours du club rochelais de motonautisme... Onze nouveaux plaisanciers ont obtenu le permis A
- 05/03/1969, Jx 262/129 "Cantilène" un sylphe barré par Y. Fauconnier et le "470" de Brillouet et Thémier vainqueurs du dernier week-end rochelais.
- 07/03/1969, Jx 262/129 Le dernier week-end rochelais
- 14/03/1969, Jx 262/129 Il part demain favori
- 18/03/1969, Jx 262/129 L'école de voile de cheminots rochelais a repris ses activités
- 20/03/1969, Jx 262/129 Incroyable ! Renonçant à la victoire Moitessier vire de bord pour un second tour du monde sans escale
- 20/03/1969, Jx 262/129 Trente-huit régates organisées cet été dans l'île de Ré
- 20/03/1969, Jx 262/129 Moitessier dédaigne le "triomphe" de Plymouth pour tenter l'impensable exploit

- 28/03/1969, Jx 262/129 MM. Dufour et Tribut remportent le championnat d'hiver de la S.R.R.
- 03/04/1969, Jx 262/129 Compétitions légères
- 03/04/1969, Jx 262/129 Les avatars d'un voilier
- 08/04/1969, Jx 262/129 Dragons : Sence en tête
- 10/04/1969, Jx 262/129 "Pepito" l'arpège du docteur Mone gagne La Rochelle - Les Sables - La Rochelle
- 10/04/1969, Jx 262/129 Championnat international de France des Dragons : Sence (S.R.R) devance encore Briand (S.R.R)
- 10/04/1969, Jx 262/129 Dragons : Sence gagne
- 11/04/1969, Jx 262/129 Des cours pendant les vacances de Pâques pour les élèves de l'école polytechnique...
- 15/04/1969, Jx 262/129 Les travaux du port
- 23/04/1969, Jx 262/129 Il y a quinze jours encore on ne donnait pas cher de la vie de Knox-Johnston
- 23/04/1969, Jx 262/129 312 jours après...
- 26/04/1969, Jx 262/129 Eric Tabarly n'a pas eu un accueil à la hauteur de son exploit
- 26/04/1969, Jx 262/129 Sence à la barre d'un Super-Challenger gagne la dernière régatée dans les pertuis.
- 26/04/1969, Jx 262/129 Tabarly a tenu parole...
- 02/05/1969, Jx 262/130 Les joies de la voile à Fouras pour les scolaires rochefortais
- 02/05/1969, Jx 262/130 Tabarly songe déjà à un "Pen-Duick-VI" pour le tour du monde en solitaire
- 02/05/1969, Jx 262/130 Un bateau en papier pour traverser l'Atlantique
- 07/05/1969, Jx 262/130 A Rochefort 24 bateaux ont disputé la Coupe offerte par le Syndicat d'initiative
- 07/05/1969, Jx 262/130 L'exploit de Jean-Yves Terlain
- 08/05/1969, Jx 262/130 Trois jeunes navigateurs espèrent boucler le tour du monde en cinq ans
- 13/05/1969, Jx 262/130 Expérience classe de mer sur la côte nord-ouest d'Oléron
- 14/05/1969, Jx 262/130 Yachting léger
- 16/05/1969, Jx 262/130 Aujourd'hui débute à La Rochelle la Semaine internationale de la voile
- 17/05/1969, Jx 262/130 VIe Semaine internationale de la voile
- 19/05/1969, Jx 262/130 La navigation de plaisance vocation de La Rochelle
- 19/05/1969, Jx 262/130 Entreprises et plaisance à La Rochelle
- 19/05/1969, Jx 262/130 La Semaine Internationale de La Rochelle
- 20/05/1969, Jx 262/130 A La Rochelle Briand vainqueur en "soling"
- 20/05/1969, Jx 262/130 VIe Semaine Internationale de la voile
- 22/05/1969, Jx 262/130 Briand encore vainqueur en "soling"
- 22/05/1969, Jx 262/130 Création d'une section de motonautisme au sein du Club Nautique Rochefortais
- 22/05/1969, Jx 262/130 Elle veut traverser le Pacifique en solitaire
- 23/05/1969, Jx 262/130 VIe Semaine internationale de La Rochelle
- 24/05/1969, Jx 262/130 A la Semaine de la voile de La Rochelle photographiez filmez sur film couleur Kodak
- 24/05/1969, Jx 262/130 VIe Semaine internationale de La Rochelle
- 26/05/1969, Jx 262/130 IIIe Semaine internationale du motonautisme

- 26/05/1969, Jx 262/130 Le "Râ" part pour la grande aventure
26/05/1969, Jx 262/130 Le "Râ" part pour la grande aventure 2
26/05/1969, Jx 262/130 Trois étudiants réalisent leur rêve : faire le tour du monde à la voile
26/05/1969, Jx 262/130 VIe Semaine internationale de La Rochelle
27/05/1969, Jx 262/130 La Semaine internationale de La Rochelle
27/05/1969, Jx 262/130 VIe Semaine internationale de La Rochelle
28/05/1969, Jx 262/130 L'homme de la semaine : Bertrand Chéret
28/05/1969, Jx 262/130 VIe Semaine internationale de la voile
28/05/1969, Jx 262/130 La Semaine de La Rochelle a réuni plus de 300 voiliers
28/05/1969, Jx 262/130 Comment se prépare l'aventure...
29/05/1969, Jx 262/130 Comment se prépare l'aventure...
30/05/1969, Jx 262/130 IIIe Semaine internationale de motonautisme
30/05/1969, Jx 262/130 Le nouveau club-house du C.N.C.O est en construction
30/05/1969, Jx 262/130 Comment se prépare l'aventure...
30/05/1969, Jx 262/130 Arcachon : Les voiliers vont vivre leurs "24 Heures"
31/05/1969, Jx 262/130 Aujourd'hui et demain Régates au C.N.E Lupin
31/05/1969, Jx 262/130 IIIe Semaine internationale du motonautisme
03/06/1969, Jx 262/130 IIIe Semaine internationale du motonautisme
04/06/1969, Jx 262/130 Un beau succès pour les régates du club Lupin
07/06/1969, Jx 262/130 Championnat de la Côte de Beauté samedi et dimanche
09/06/1969, Jx 262/130 Après la troisième semaine internationale
21/06/1969, Jx 262/130 Le Comité des régates s'est penché sur l'organisation des régates le 14 juillet et le 15 août
23/06/1969, Jx 262/130 Moitessier : "Après quatre mois passés à regarder les étoiles j'aurais été fou de rentrer en France."
24/06/1969, Jx 262/130 Fleurs tahitiennes pour le "sauvage" de la mer
25/06/1969, Jx 262/130 A l'école de voile du C.N.E de Lupin
25/06/1969, Jx 262/130 "Pan" remporte le Critérium des solitaires à La Rochelle
30/06/1969, Jx 262/130 A La Rochelle création de la Ligue Atlantique-Sud
30/06/1969, Jx 262/130 I - La Rochelle : déjà une capitale...
01/07/1969, Jx 262/131 Une course de haute mer à La Rochelle
03/07/1969, Jx 262/131 Le Club Nautique a le vent en poupe. Sa fête de Port-Neuf a connu un vif succès.
03/07/1969, Jx 262/131 Le yacht "Mag-Dalène" au Havre
03/07/1969, Jx 262/131 II - De Mortagne-sur-Gironde à Ars-en-Ré
04/07/1969, Jx 262/131 A la Société des Régates de Marennes et de la Seudre
04/07/1969, Jx 262/131 III - La Gironde : des richesses qui doivent être exploitées
05/07/1969, Jx 262/131 Aux dames de France
07/07/1969, Jx 262/131 Le comité des régates prépare la fête nautique du 14 juillet
07/07/1969, Jx 262/131 Le hors-bord flambait au large
07/07/1969, Jx 262/131 XV. L'équipement nautique
07/07/1969, Jx 262/131 IV. Le désert landais
08/07/1969, Jx 262/131 V. Côte Basque : les crédits n'ont pas encore suivi les idées
09/07/1969, Jx 262/131 Le voilier d'un médecin de Tonneins avec cinq personnes à bord a disparu
09/07/1969, Jx 262/131 Lundi 14 juillet grande fête nautique
09/07/1969, Jx 262/131 Cinq bateaux de plaisance recherchés dans l'Atlantique
12/07/1969, Jx 262/131 Ce matin départ de la course La Rochelle - Royan

- 12/07/1969, Jx 262/131 Lundi grande fête nautique
12/07/1969, Jx 262/131 Le "Râ" en difficulté
14/07/1969, Jx 262/131 A la colonie de vacances de Boulogne-Billancourt 45 jeunes pratiquent le sport nautique
14/07/1969, Jx 262/131 Le mystère de la latitude 35
17/07/1969, Jx 262/131 Au club de la voile les vainqueurs ont reçu leurs récompenses
18/07/1969, Jx 262/131 Eclatant succès de la fête nautique du 14 juillet
19/07/1969, Jx 262/131 Quand le vent de la mer gonfle les voiles...
19/07/1969, Jx 262/131 Trente voiles blanches sur le plan d'eau de Port-des-Barques
21/07/1969, Jx 262/131 Dé sur "Cap-Corse" remporte le Challenge "Sud-Ouest" organisé par le C.N. Fouras
23/07/1969, Jx 262/131 De fort belles récompenses pour les vainqueurs des régates
23/07/1969, Jx 262/131 Yachting - MM. Mongelous - Feret champions de Ligue sur Ponants
24/07/1969, Jx 262/131 Aujourd'hui M. Madier est fait chevalier de la Légion d'honneur
24/07/1969, Jx 262/131 La maquette du port de plaisance de La Fumée a été présentée par M. Berthelot maire de Fouras
24/07/1969, Jx 262/131 Plus de 700 bateaux de plaisance pourront bientôt être accueillis à Rochefort
24/07/1969, Jx 262/131 Une jeune Tahitienne est venue se familiariser avec la pratique occidentale de la voile
28/07/1969, Jx 262/131 Bon vent et bonne route au trois centième Arpège
28/07/1969, Jx 262/131 Le bateau des trois mousquetaires à La Rochelle
30/07/1969, Jx 262/131 Après la victoire les récompenses
30/07/1969, Jx 262/131 Challenge et coupes ont été offerts aux vainqueurs des régates
30/07/1969, Jx 262/131 La Rochelle : Inquiétude sur le sort de deux voiliers ayant onze hommes à bord
30/07/1969, Jx 262/131 Régates...
30/07/1969, Jx 262/131 Sans nouvelles depuis hier matin des deux voiliers rochelais
31/07/1969, Jx 262/131 De belles régates ont clôturé le mois de juillet
31/07/1969, Jx 262/131 Ils sont sains et saufs !
01/08/1969, Jx 262/131 Vingt-deux jeunes Français et deux Espagnols ont suivi à La Rochelle un stage sur "470"
02/08/1969, Jx 262/131 Championnat de Ligue : Deux Rochelais à l'honneur
04/08/1969, Jx 262/131 Vingt-sept bateaux au départ des régates
05/08/1969, Jx 262/131 Le Préau à Saint-Martin abrite l'école de voile de la ville de Meaux
07/08/1969, Jx 262/131 Dimanche à Port-Neuf Régates de dériveurs légers
07/08/1969, Jx 262/131 Aujourd'hui manifestation du Club-House du C.N.C.O
08/08/1969, Jx 262/131 Les grandes régates se courront le 15 août
11/08/1969, Jx 262/131 Le club-house du C.N.C.O a été inauguré
12/08/1969, Jx 262/131 Brillant succès des régates de Port-Neuf
12/08/1969, Jx 262/131 Les grandes régates se disputeront le 15 août
14/08/1969, Jx 262/131 Les grandes régates se courront le 15 août
15/08/1969, Jx 262/131 Un voilier sous les tours de La Rochelle
19/08/1969, Jx 262/131 Les "cazavants" bateaux "exclusifs" du Fier d'Ars ont disputé leur "championnat du monde"
19/08/1969, Jx 262/131 Le port de plaisance de La Fumée abritera plus de deux cents bateaux

- 20/08/1969, Jx 262/131 Les grandes régates
- 20/08/1969, Jx 262/131 Sans nouvelles des concurrents de la course-croisière Plymouth - La Rochelle
- 21/08/1969, Jx 262/131 "American-Eagle" un 12 m J.I fait cavalier seul.
- 21/08/1969, Jx 262/131 Au Casino remise des prix aux équipages des grandes régates
- 21/08/1969, Jx 262/131 Le yacht français "Esprit-de-Rueil" vainqueur probable
- 21/08/1969, Jx 262/131 Régates : Seize bateaux pour la Coupe de La Rochelle
- 21/08/1969, Jx 262/131 Course-croisière Plymouth - La Rochelle
- 22/08/1969, Jx 262/131 Le "Trocar" un classe III britannique est vainqueur de la croisière
- 22/08/1969, Jx 262/131 Départ de La Rochelle - Bénodet
- 22/08/1969, Jx 262/131 Le "Trocar" : un vainqueur inattendu...
- 23/08/1969, Jx 262/131 Le voilier rochelais "Damien" est aujourd'hui dans l'archipel arctique
- 25/08/1969, Jx 262/131 A la course-croisière La Rochelle - Bénodet : "Noryema -VII" premier en temps réel
- 25/08/1969, Jx 262/131 Course La Rochelle - Bénodet
- 26/08/1969, Jx 262/131 De nombreux adeptes de la voile formés à l'école du C.N.C.O
- 26/08/1969, Jx 262/131 Le Club Fourasin de motonautisme a reçu ses adhérents au Casino
- 27/08/1969, Jx 262/131 M. Dulin président du Conseil général a présidé la remise des prix des régates
- 30/08/1969, Jx 262/131 Le vainqueur des régates : un fidèle habitué de notre station
- 30/08/1969, Jx 262/131 Les frères Traizet (encore eux!) remportent la régata du 27 août
- 02/09/1969, Jx 262/132 Vilain Philippe Mauriat remportent la régata de clôture
- 08/09/1969, Jx 262/132 Dernière régata
- 11/09/1969, Jx 262/132 Très nombreux participants aux régates du dernier week-end
- 24/09/1969, Jx 262/132 La voile à l'A.S.P.T.T. de La Rochelle
- 24/09/1969, Jx 262/132 Vous l'ignorez peut-être... Arpège 70
- 27/09/1969, Jx 262/132 Bientôt l'inauguration du port d'hivernage
- 04/10/1969, Jx 262/132 De La Pallice à Marennes deux ministres et deux directeurs généraux ont débattu des problèmes ostréicoles et d'infrastructure portuaire
- 04/10/1969, Jx 262/132 Les chantiers navals Sorlut détruits par un violent incendie dans l'île d'Oléron
- 08/10/1969, Jx 262/132 Malgré l'absence du vent les régates du C.N. Rochefortais ont obtenu un beau succès
- 08/10/1969, Jx 262/132 Un nouveau bond en avant pour Marennes : L'inauguration du port d'hivernage
- 08/10/1969, Jx 262/132 Le port des Minimes : objectif 1970 de la jeune Chambre économique
- 11/10/1969, Jx 262/132 Le tour du monde en canot pneumatique
- 15/10/1969, Jx 262/132 Santander-Royan... "sans fermer l'oeil"
- 18/10/1969, Jx 262/132 La Coupe de l'Amiral remise au C.N.E Lupin marque la fin de la saison nautique
- 23/10/1969, Jx 262/132 Boston : première escale américaine pour les Rochelais du "Damien"
- 28/10/1969, Jx 262/132 Le "Garbi" dernier né des chantiers Amel mis à l'eau
- 30/10/1969, Jx 262/132 Le "Saint-Bernard" vient d'être mis à l'eau
- 30/10/1969, Jx 262/132 Le "Damien" cingle vers l'Amérique du Sud
- 31/10/1969, Jx 262/132 L'école de voile poursuit son essor

- 12/11/1969, Jx 262/133 La Société des Régates Rochelaises : Un centenaire qui souffre...
d'une crise de croissance
- 12/11/1969, Jx 262/133 Le motonautisme s'organise et pense à l'avenir
- 12/11/1969, Jx 262/133 La plaisance en Charente-Maritime
- 15/11/1969, Jx 262/133 Construction urbanisme pêche à pied à l'ordre du jour du dernier
Conseil municipal
- 17/11/1969, Jx 262/133 Depuis le début de l'année la T.V.A s'applique à la navigation de
plaisance
- 19/11/1969, Jx 262/133 Royan Saint-Trojan La Rochelle
- 19/11/1969, Jx 262/133 Championnat d'automne sous des rafales de vent (80 et 95 km/h) à
La Rochelle
- 26/11/1969, Jx 262/133 CROQUIS : Ile d'Aix : plaider pour un port en eau profonde
- 26/11/1969, Jx 262/133 Le port de plaisance des Minimes
- 26/11/1969, Jx 262/133 Ile d'Aix : plaider pour un port en eau profonde
- 02/12/1969, Jx 262/133 La Société des Régates Rochelaises dans l'attente du port de plai-
sance des Minimes
- 06/12/1969, Jx 262/133 Port de plaisance des Minimes : premier coup de pioche
- 10/12/1969, Jx 262/133 Portrait de Jean Guilhot
- 10/12/1969, Jx 262/133 Saint-Denis-d'Oléron et l'île d'Aix : Deux ports en eau profonde
- 10/12/1969, Jx 262/133 La Semaine internationale de La Rochelle
- 17/12/1969, Jx 262/133 Nouvelles formules pour la Half et la Quarter Ton Cup
- 17/12/1969, Jx 262/133 Vers une nouvelle architecture navale avec Philippe Harlé
- 19/12/1969, Jx 262/133 C'est déjà Noël à l'usine Zodiac
- 24/12/1969, Jx 262/133 Rouille (fireball) et Girard (super challenger) vainqueurs de la Coupe
de Noël à La Rochelle
- 31/12/1969, Jx 262/133 A La Rochelle les champions de Ligue ont reçu leurs récompenses
- 31/12/1969, Jx 262/133 Saujon à l'heure du Marché commun
- 08/01/1970, Jx 262/134 L' "Estuaire-18-pieds" dernier né de la série sera présenté au Salon
par les Chantiers Bombal 2
- 08/01/1970, Jx 262/134 L' "Estuaire-18-pieds" dernier né de la série sera présenté au Salon
par les Chantiers Bombal
- 08/01/1970, Jx 262/134 Une nouvelle voilerie à La Rochelle celle de Bertrand Chéret
- 14/01/1970, Jx 262/134 Jean-Yves Terlain croiseur léger de l'année... d'après la revue "Neptune-
Nautisme"
- 14/01/1970, Jx 262/134 Jean-Yves Terlain croiseur léger de l'année... d'après la revue "Neptune-
Nautisme" 2
- 21/01/1970, Jx 262/134 Le Salon de la plaisance a fermé ses portes
- 03/02/1970, Jx 262/134 L'île d'Aix sera bientôt site classé
- 06/02/1970, Jx 262/134 La rencontre du bout du monde
- 07/02/1970, Jx 262/134 "Maraska" et "Arès 005" remportent la première régates du cham-
pionnat d'hiver de la Société Rochelaise
- 12/02/1970, Jx 262/134 A Ski-yachting : Michel Briand et les jeunes du "bataillon"
- 13/02/1970, Jx 262/134 L'équipe de France de yachting est formée
- 18/02/1970, Jx 262/134 Construction amateur : Yoles O.K et Fireballs : premier essai à prix
réduit
- 27/02/1970, Jx 262/134 M. Max Gombert directeur technique national a embarqué à bord
d'un Soling
- 04/03/1970, Jx 262/135 La Société des régates de Fouras prévoit un important programme

1970

- 05/03/1970, Jx 262/135 Le "Jacques-de-Muizon" a pris contact avec son élément
- 20/03/1970, Jx 262/135 La Semaine de la voile victime (?) de son succès
- 21/03/1970, Jx 262/135 Un voilier chavire dans le vieux port avec quatre personnes à bord
- 27/03/1970, Jx 262/135 96 lauréats pour le permis (A et B) de consuire en mer des bateaux de plaisance
- 06/04/1970, Jx 262/135 Alerte au naufrage au large d'Oléron
- 07/04/1970, Jx 262/135 "Port Richelieu" accueillera ses premiers bateaux en 1971
- 08/04/1970, Jx 262/135 Le littoral est baptisé "Côte des Charentes" à défaut de "Plaisance" choisi par l'Office départemental du tourisme
- 09/04/1970, Jx 262/135 D'excellentes performances pour les Rochelais
- 16/04/1970, Jx 262/135 Au Salon nautique méditerranéen un constructeur rochelais exposait
- 23/04/1970, Jx 262/135 "Astérix" dans les mers du sud !
- 04/05/1970, Jx 262/136 L'école de voile de la Société des Régates Rochelaises en sommeil cet été
- 09/05/1970, Jx 262/136 Publicité pour "Arcachon et son bassin"
- 11/05/1970, Jx 262/136 A La Rochelle "Striana" enlève la Coupe du Golfe de Gascogne
- 11/05/1970, Jx 262/136 Antoine à La Rochelle : une sortie difficile !
- 11/05/1970, Jx 262/136 VIIe Semaine internationale de La Rochelle : Pour naviguer sur Striana...
- 13/05/1970, Jx 262/136 Camping nautique en famille
- 14/05/1970, Jx 262/136 La Semaine de la voile n'est pas obligatoirement celle du vent
- 14/05/1970, Jx 262/136 VIIe Semaine internationale de la voile
- 15/05/1970, Jx 262/136 A La Rochelle en classe V très belle course de "Chimère" qui devrait l'emporter en temps compensé
- 15/05/1970, Jx 262/136 La VIIe Semaine internationale de La Rochelle
- 16/05/1970, Jx 262/136 Aujourd'hui à la Semaine de La Rochelle entrée en lice des soling
- 16/05/1970, Jx 262/136 VIIe Semaine internationale de la voile
- 18/05/1970, Jx 262/136 A la Semaine internationale de La Rochelle Doublé de Haegeli-Seitert en F.D.
- 18/05/1970, Jx 262/136 "Ra-II" : cap sur l'Amérique..
- 18/05/1970, Jx 262/136 VIIe Semaine internationale de la voile à La Rochelle
- 19/05/1970, Jx 262/136 En Soling deux Rochelais sélectionnés pour les championnats du monde
- 19/05/1970, Jx 262/136 Ces dames de la plaisance
- 20/05/1970, Jx 262/136 Après la VIIe Semaine internationale de La Rochelle : les résultats des engagés de Charente-Maritime
- 22/05/1970, Jx 262/136 Importante participation des 470 à la Semaine de La Rochelle
- 23/05/1970, Jx 262/136 Motonautisme à Taillebourg
- 26/05/1970, Jx 262/136 Le journal de la Foire de Bordeaux
- 26/05/1970, Jx 262/136 Le journal de la Foire de Bordeaux 2
- 28/05/1970, Jx 262/136 IVe Semaine internationale du motonautisme rochelais
- 28/05/1970, Jx 262/136 Mais qui sont ces dames de la Plaisance ?
- 30/05/1970, Jx 262/136 Les hommes les idées les faits...
- 30/05/1970, Jx 262/136 Les hommes les idées les faits... 2
- 30/05/1970, Jx 262/136 Le journal de la Foire de Bordeaux 3
- 30/05/1970, Jx 262/136 L'équipement portuaire du Sud-Ouest en 1970

- 30/05/1970, Jx 262/136 Port Richelieu : le plus grand port de plaisance d'Europe
- 01/06/1970, Jx 262/136 Fête du motonautisme hier après-midi en baie de La Rochelle
- 02/06/1970, Jx 262/136 IVe Semaine internationale du motonautisme rochelais
- 03/06/1970, Jx 262/136 Vingt-quatre équipages aux Régates de Port-Neuf
- 04/06/1970, Jx 262/136 Le port de plaisance et l'avenir de Fouras
- 06/06/1970, Jx 262/136 Demain à Fouras les régates de printemps
- 09/06/1970, Jx 262/136 Le championnats du monde des solings à Poole
- 11/06/1970, Jx 262/136 Orage à Fouras pour les régates de Printemps
- 11/06/1970, Jx 262/136 A Poole les Rochelais dans le milieu du peloton
- 11/06/1970, Jx 262/136 La société nationale de sauvetage lance un S.O.S.
- 13/06/1970, Jx 262/136 Demain se disputeront les championnats de yachting de la Côte de Beauté
- 15/06/1970, Jx 262/136 Eric Tabarly favori de la course Los Angeles-Tahiti
- 16/06/1970, Jx 262/136 Le Suédois Wennerstrom champion mondial des "Soling"
- 17/06/1970, Jx 262/136 Aux E.B.L 30 ouvriers qui construisent habituellement des locomotives lancent deux "caravelles"
- 17/06/1970, Jx 262/136 Succès de la fête champêtre et des régates organisées par l'Association Nautique de Rochefort
- 18/06/1970, Jx 262/136 La Société des Régates de Royan réorganise le port de plaisance et aura bientôt un rond olympique pour les épreuves internationales
- 24/06/1970, Jx 262/136 Le yacht "France" est arrivé à Newport pour disputer les éliminatoires de l'America's Cup
- 25/06/1970, Jx 262/136 Samedi et dimanche se dérouleront à Royan les traditionnelles fêtes de la mer et le Ite Grand Prix international motonautique
- 27/06/1970, Jx 262/136 Deuxième championnat du monde des solings
- 27/06/1970, Jx 262/136 La Société des Régates Rochelaises veut contribuer au désenclavement de l'Ouest
- 29/06/1970, Jx 262/136 Un cadeau des élèves du cours préparatoire au Cercle Nautique
- 01/07/1970, Jx 262/137 Vacances
- 01/07/1970, Jx 262/137 Vacances 2
- 02/07/1970, Jx 262/137 Sur l'eau... pour un Français sur cent quatre vingts
- 03/07/1970, Jx 262/137 L'accastillage du FOC
- 03/07/1970, Jx 262/137 A chacun... son bateau
- 04/07/1970, Jx 262/137 Des parkings maritimes aux... bateauroutes intérieures
- 06/07/1970, Jx 262/137 Doublé bordelais à La Rochelle
- 06/07/1970, Jx 262/137 Les surprises du ski nautique
- 09/07/1970, Jx 262/137 Vacances charentaises : Escale à Royan
- 10/07/1970, Jx 262/137 Yachting : attention danger
- 10/07/1970, Jx 262/137 Les championnats régionaux
- 11/07/1970, Jx 262/137 A la galerie Lhote Joan de Kat et Charles Hanmer
- 11/07/1970, Jx 262/137 M. Félix gaillard porté disparu
- 14/07/1970, Jx 262/137 "RA-II" : c'est gagné !
- 14/07/1970, Jx 262/137 Toutes voiles dehors pour cinquante-six stagiaires
- 14/07/1970, Jx 262/137 Une nouvelle attraction : le "surfing" à voile
- 16/07/1970, Jx 262/137 Un Rochelais Jean-Pierre Boutemy champion de France sur Moth Europe le jour de son anniversaire
- 17/07/1970, Jx 262/137 Les régates organisées par le Cercle Nautique Ouest-Saintonge de Marennes

- 18/07/1970, Jx 262/137 Ces Royannais sont champions du monde des 470
- 18/07/1970, Jx 262/137 Fouras-La Fumée : Un port qui s'inscrit dans le complexe régional du nautisme de plaisance
- 18/07/1970, Jx 262/137 Pour éviter les accidents
- 20/07/1970, Jx 262/137 Seule mais belle victoire : cinq Français à Lacanau
- 20/07/1970, Jx 262/137 Fouras-La Fumée : un port d'accueil
- 22/07/1970, Jx 262/137 L'équipage Durand-Mauroy remporte la Coupe de la Ville de La Rochelle à Châtelailon
- 22/07/1970, Jx 262/137 Plus de quatre cents membres au Club nautique des équipages de Lupin
- 23/07/1970, Jx 262/137 A Lupin une belle démonstration lors des régates
- 23/07/1970, Jx 262/137 Le port de plaisance
- 23/07/1970, Jx 262/137 L'institut toutes voiles dehors
- 24/07/1970, Jx 262/137 Le monument le plus visité n'existe pas !...
- 25/07/1970, Jx 262/137 Tout savoir sur les activités du Cercle Nautique Ouest-Saintonge
- 27/07/1970, Jx 262/137 Deux concurrents pour La Rochelle-La Corogne
- 27/07/1970, Jx 262/137 L'école de voile de Fouras accueille cette saison 400 jeunes
- 29/07/1970, Jx 262/137 La Charente-Maritime troisième département pour le tourisme
- 29/07/1970, Jx 262/137 Moncredien frères remportent le Challenge Luxor à Châtelailon
- 01/08/1970, Jx 262/137 Achevant son troisième tour du monde un navigateur solitaire américain fait escale dans notre port
- 05/08/1970, Jx 262/137 L'équipage rochelais René Sence Bernard Ancel et Joël Rouille remporte le championnat de France des Dragons 1970 sur "AnnieVIII"
- 05/08/1970, Jx 262/137 L'équipage Mougredien vainqueur du championnat de Ligue Poitou-Charentes (canetons)
- 05/08/1970, Jx 262/137 Le "Damien" autour du monde
- 06/08/1970, Jx 262/137 Championnat des 420 en Poitou-Charentes
- 06/08/1970, Jx 262/137 La voile à la portée de tous
- 06/08/1970, Jx 262/137 Trente-cinq "Requins" à La Rochelle pour disputer le XXe championnat de la catégorie
- 07/08/1970, Jx 262/137 Au commandant Richard la première épreuve du championnat des requins
- 07/08/1970, Jx 262/137 Le B.A. - BA du navigateur de plaisance
- 08/08/1970, Jx 262/137 Championnat national des Requins : Concurrents et organisateurs reçus à l'hôtel de ville
- 10/08/1970, Jx 262/137 A Royan 45 bateaux et 17 clubs participent au championnat de la Ligue Poitou-Charentes des "420"
- 10/08/1970, Jx 262/137 La France veut réussir ses débuts dans l'America Cup
- 10/08/1970, Jx 262/137 Le Cercle Nautique d'Ars-en-Ré : Plus de membres que d'habitants
- 11/08/1970, Jx 262/137 "France" peut faire gagner son pari à l'A.F.C.A.
- 11/08/1970, Jx 262/137 Régates féminines
- 12/08/1970, Jx 262/137 Soixante-deux équipages au départ des Six Heures de Royan
- 12/08/1970, Jx 262/137 Une femme sur un bateau...
- 14/08/1970, Jx 262/137 La Société nationale de sauvetage en mer de Fouras
- 15/08/1970, Jx 262/137 Couronnement de la saison de yachting les grandes régates auront lieu cet après-midi
- 17/08/1970, Jx 262/137 L'équipage J.-F. Gautier A. Trémon I. Frindik et M. Gardan rem-

- porte la régates des 12 heures
18/08/1970, Jx 262/137 Jour J-3 : Chances égales pour "France" et "Gretel-II"
18/08/1970, Jx 262/137 Les régates organisées par la S.R. de Royan ont remporté un très honorable succès.
19/08/1970, Jx 262/137 Aux frères Traizet le challenge Philippe Dechartre
19/08/1970, Jx 262/137 "France" : première régates vendredi
19/08/1970, Jx 262/137 Le Club Fourasin de motonautisme et de ski nautique en essor constant
19/08/1970, Jx 262/137 Les grandes régates de Fouras offrirent le spectacle inhabituel d'un parachutage sur la plage
20/08/1970, Jx 262/137 Jour J moins 1 de la Coupe America : Les écueils du baron Bich
21/08/1970, Jx 262/137 Après les grandes régates du 15 août la remise des prix a eu lieu au Casino
21/08/1970, Jx 262/137 Jacques Lortat remporte le Challenge "Sud-Ouest"- "la France"
22/08/1970, Jx 262/137 Sur la vedette de la S.N.S.M. deux courageux sauveteurs à l'honneur
25/08/1970, Jx 262/137 Face à face pour la deuxième régates
25/08/1970, Jx 262/137 Intense activité au Yacht-Club
25/08/1970, Jx 262/137 Résultats des récentes sorties de la Société des régates de Royan
27/08/1970, Jx 262/127 Les frères Traizet remportent le challenge de voile
27/08/1970, Jx 262/137 Remise des prix et récompenses au Cercle nautique
27/08/1970, Jx 262/137 Royan-Bonne-Anse-Royan par la Société des régates
29/08/1970, Jx 262/137 Le Club Motonautique Fourasin : Un pas dans l'évolution de la navigation de plaisance dans la presqu'île
31/08/1970, Jx 262/137 L'équipage Menu (La Rochelle) remporte les régates de clôture
02/09/1970, Jx 262/138 Régates de clôture au C.N.C.O
02/09/1970, Jx 262/138 La fédération sort de sa tour d'ivoire
05/09/1970, Jx 262/138 Les régates interclubs de l'école de voile
07/09/1970, Jx 262/138 Inauguration du port en eau douce de Peyrehorade
10/09/1970, Jx 262/138 L'école de voile de Fouras fonctionne en septembre
10/09/1970, Jx 262/138 Raymond Vastano (La Tarli) découvre la navigation à voile dans l'île de Ré
12/09/1970, Jx 262/138 Kiel moins deux
16/09/1970, Jx 262/138 Objectif numéro 1 de la Fédération : Recruter des régatiers
17/09/1970, Jx 262/138 En septembre l'activité ne se ralentit pas à la société des Régates Rochelaises
17/09/1970, Jx 262/138 Chéret remporte la quatrième manche en soling
18/09/1970, Jx 262/138 Entre deux manches les concurrents sont invités par le S.S.R à une "Saucisson partie"
22/09/1970, Jx 262/138 Gretel II disqualifié
22/09/1970, Jx 262/138 La Société des Régates Rochelaises poursuit son activité
22/09/1970, Jx 262/138 Le beau temps a favorisé le rassemblement des jeunes de foyers ruraux du département
26/09/1970, Jx 262/138 Le "Tempest" un bateau réservé à une élite
03/10/1970, Jx 262/138 Régates-Rallye sur la Charente
14/10/1970, Jx 262/138 Au Conseil Municipal l'aménagement du port de plaisance exige quatre millions de francs supplémentaires
16/10/1970, Jx 262/138 Le Conseil municipal créé la Z.A.C des Minimés

- 20/10/1970, Jx 262/138 Hier à La Rochelle dernière mise au point avant le départ de la goélette "Shpountz"
- 20/10/1970, Jx 262/138 La Rochelle : La "Rolls-Royce" de la mer
- 29/10/1970, Jx 262/138 Des régatiers qui promettent
- 03/11/1970, Jx 262/139 Des championnats groupés en 1971 comme en 1970
- 07/11/1970, Jx 262/139 A bord du "Moksha" ce Gersois de 36 ans part en solitaire à la recherche de lui-même
- 09/11/1970, Jx 262/139 Le Conseil municipal adopte le plan d'aménagement du port de plaisance
- 10/11/1970, Jx 262/139 Plus de trente engagés au championnat d'Automne
- 24/11/1970, Jx 262/139 La sixième assemblée générale de l'école de voile a montré sa vitalité et son expansion
- 24/11/1970, Jx 262/139 Objectif Kiel
- 24/11/1970, Jx 262/138 Une course off-chore prévue à La Rochelle pour l'inauguration du port Richelieu
- 03/12/1970, Jx 262/139 Dans deux ans ils feront le tour du monde en bateau
- 04/12/1970, Jx 262/139 L'assemblée générale de la Société des Régates Rochelaises
- 07/12/1970, Jx 262/139 Le défi du baron BICH a calmé l'enthousiasme des Marseillais
- 10/12/1970, Jx 262/139 L'assemblée générale de la Société des Régates Rochelaises
- 18/12/1970, Jx 262/139 M. de Roux : "Un objectif : 100 000 licenciés"
- 22/12/1970, Jx 262/139 Mis à l'eau samedi à La Rochelle "Julienas" remporte la Coupe de Noël
- 22/12/1970, Jx 262/139 Neuf jeunes barreaux ont disputé la Coupe de Noël des Optimists
- 22/12/1970, Jx 262/139 Neuf jeunes barreaux ont disputé la Coupe de Noël des Optimists 2
- 25/12/1970, Jx 262/139 Le championnat du monde des Flying-Dutchman se disputera à La Rochelle
- 01/01/1971, Jx 262/140 Bravant le froid six équipages ont participé à la Coupe de Noël organisée par le Club Nautique Rochefortais
- 04/01/1971, Jx 262/140 Stage hivernal des fireballs à La Rochelle
- 05/01/1971, Jx 262/140 Tous au CNIT
- 08/01/1971, Jx 262/140 "Sortilège" vedette du Salon de la navigation de plaisance
- 08/01/1971, Jx 262/140 1 300 bateaux au Salon annuel des plaisanciers
- 08/01/1971, Jx 262/140 Au Conseil Général : L'aménagement touristique : Perspective sur 1985
- 08/01/1971, Jx 262/140 Le Xe Salon de la navigation de plaisance fait une large place aux constructeurs du Sud-Ouest
- 09/01/1971, Jx 262/140 A Port-Richelieu dans le bruit dans le froid avec les bâtisseurs de la mer
- 22/01/1971, Jx 262/140 65 000 licenciés en France. Objectif : atteindre les 100 000
- 25/01/1971, Jx 262/140 Elections municipales : candidatures de Philippe Dechartre André Salardaine et de Michel Crépeau
- 29/01/1971, Jx 262/140 Le comité du quartier des Minimes prépare son assemblée générale
- 11/02/1971, Jx 262/140 Arrivé quatrième à Rio Tabarly n'est pas content
- 12/02/1971, Jx 262/140 Tabarly débouté : "L'affaire n'est pas classée"
- 17/02/1971, Jx 262/140 Striana sixième de la course La Cap-Rio est un habitué des eaux rochelaises
- 18/02/1971, Jx 262/140 Une nouvelle orientation technique industrielle est née
- 24/02/1971, Jx 262/140 Un ex-étudiant en médecine bordelais va explorer les Caraïbes sur

- le bateau révolutionnaire de Joan de Kat
02/03/1971, Jx 262/141 Nouveauté dans le Sud-Ouest
04/03/1971, Jx 262/141 Le Club Rochelais de motonautisme prépare sa saison
04/03/1971, Jx 262/141 Le "470" doit entrer dans la série olympique
08/03/1971, Jx 262/141 A 72 ans il vogue de Pauillac vers les Antilles
08/03/1971, Jx 262/141 Le comité des régates a un nouveau président : le commandant Proux
08/03/1971, Jx 262/141 Une association en pleine expansion : celle du Club Nautique Rochefortais
15/03/1971, Jx 262/141 Dès Pâques le Centre nautique des îles d'ouest à Saint-Martin-de-Ré organise son premier stage
20/03/1971, Jx 262/141 A Boyardville les jeunes du Centre nautique construisent leurs embarcations
22/03/1971, Jx 262/141 M. Crépeau vainqueur à La Rochelle
23/03/1971, Jx 262/141 Les grandes dates de la saison pour les séries olympiques
25/03/1971, Jx 262/141 Colonel Crespin : "J'ai été avec Tabarly d'une patience extrême"
25/03/1971, Jx 262/141 Régates...
26/03/1971, Jx 262/141 Nappée - Nappée vainqueurs sur Fireball
29/03/1971, Jx 262/141 Traversée de l'Atlantique à la rame
31/03/1971, Jx 262/141 Douze équipages du Sud-Ouest à la Semaine pré-olympique
03/04/1971, Jx 262/141 Ouverture à Hyères de la Semaine préolympique
06/04/1971, Jx 262/141 Juliéna (Philippe Harlé) grand vainqueur du championnat d'hiver de la S.R. Rochelaise
06/04/1971, Jx 262/141 La côte atlantique veut devenir le paradis des plaisanciers
06/04/1971, Jx 262/141 Publicités
08/04/1971, Jx 262/141 En F.D. les frères Pajot vainqueurs à Hyères
10/04/1971, Jx 262/141 En Tempest Lehoerff et Granger-Wacquez leaders
12/04/1971, Jx 262/141 Serge Maury vainqueur à Hyères
14/04/1971, Jx 262/141 "Sganarelle" (classe V) et "Brin d'Ecume" (classe VI) vainqueurs de La Rochelle - Les Sables - La Rochelle
16/04/1971, Jx 262/141 Brillouet (S.R.R.) et Drubay (C.N.C.O.) vainqueurs de la Coupe Européenne et du Mémorial Ford
16/04/1971, Jx 262/141 La société des régates de Royan a fait disputer sous un beau soleil le IXe Grand Prix Midi-Atlantique
20/04/1971, Jx 262/141 Une centaine de Rochelais ont passé des vacances pascales très agréables
23/04/1971, Jx 262/141 Sélection pour la Coupe nationale des 420 et régates de printemps à la S.R.R. de Royan
26/04/1971, Jx 262/141 Le nouveau délégué départemental a été intronisé par l'amiral Aman
28/04/1971, Jx 262/141 Ni blessures ni dégâts...
30/04/1971, Jx 262/141 2900 F un Astral Zodiac un moteur 4ch + un service après-vente Johnson
06/05/1971, Jx 262/142 Samedi départ de la course Arcachon - La Rochelle
06/05/1971, Jx 262/142 Après la manifestation du personnel de l'usine Zodiac
07/05/1971, Jx 262/142 Toute seule sur L'Atlantique
10/05/1971, Jx 262/142 Venant de Londres la "Puce de mer" saute à La Rochelle... avant de bondir vers Malte

- 19/05/1971, Jx 262/142 Un navigateur solitaire d'origine américaine fait escale à La Rochelle
- 21/05/1971, Jx 262/142 La Semaine de la voile commence aujourd'hui avec le départ de la coupe du Golfe de Gascogne
- 21/05/1971, Jx 262/142 Quatre cents voiliers participeront à la Semaine internationale de La Rochelle
- 22/05/1971, Jx 262/142 46 voiliers au départ de la Coupe du golfe de Gascogne
- 24/05/1971, Jx 262/142 A La Rochelle Briand en tête de la Coupe des dragons
- 24/05/1971, Jx 262/142 La VIIIe Semaine internationale de la voile
- 28/05/1971, Jx 262/142 Briand-Jouineau (Fénelon - La Rochelle) champions d'Académie
- 29/05/1971, Jx 262/142 La VIIIe Semaine internationale de la voile : Régates sur tous les fronts
- 29/05/1971, Jx 262/142 Le Belge Nelis (soling) et Sence (dragon) vainqueurs à La Rochelle
- 31/05/1971, Jx 262/142 Poullain (soling) Briand (dragons) Pajot (F.D.) et Follenfant (470) leaders à La Rochelle
- 31/05/1971, Jx 262/142 Record sur tous les plans... en attendant le soleil !
- 01/06/1971, Jx 262/142 La Rochelle : Vanek Cordelle et Harlé vainqueurs sur les voiliers habitables
- 01/06/1971, Jx 262/142 La fête de la voile est terminée
- 02/06/1971, Jx 262/142 Ils furent les gardiens de la Semaine de la Voile
- 02/06/1971, Jx 262/142 Les vainqueurs de la Semaine internationale de la voile
- 04/06/1971, Jx 262/142 Trois inaugurations aujourd'hui à Châtelailon-Plage
- 07/06/1971, Jx 262/142 Deuxième manche du Grand Prix de France de régularité : la remontée de la Sèvre Niortaise
- 11/06/1971, Jx 262/142 2900 F un Astral Zodiac un moteur 4ch + le service après-vente Johnson
- 11/06/1971, Jx 262/142 Eric Tabarly à l'école des sports de Fontainebleau
- 12/06/1971, Jx 262/142 La semaine du motonautisme : Dimanche tour de l'île de Ré
- 12/06/1971, Jx 262/142 Régates de printemps à Fouras
- 18/06/1971, Jx 262/142 Grande journée de motonautisme et Grand Prix de La Rochelle
- 18/06/1971, Jx 262/142 L'école de voile rochelaise renaît
- 19/06/1971, Jx 262/142 Une épreuve spectaculaire : seize dinghies au départ de la Coupe de la Ville de La Rochelle
- 21/06/1971, Jx 262/142 La fête nautique du Club Motonautique a remporté un vif succès
- 21/06/1971, Jx 262/142 Le Rochelais Sence vainqueur à Kiel
- 22/06/1971, Jx 262/142 La Ve Semaine internationale de motonautisme s'est achevée par une journée de propagande
- 22/06/1971, Jx 262/142 Le tour du monde du "Damien"
- 23/06/1971, Jx 262/142 La voile et les moins de 16 ans
- 24/06/1971, Jx 262/142 Un plateau de choix aux XIIes Championnats de la Côte de Beauté qui se sont déroulés dimanche à Royan
- 29/06/1971, Jx 262/142 Le docteur Chambonnet décoré de la croix de chevalier de l'ordre du Mérite maritime
- 05/07/1971, Jx 262/143 Nouvelles perspectives pour l'école de voile de Châtelailon
- 06/07/1971, Jx 262/143 A La Rochelle au Rallye-relais sur "opimists" : 10 équipages dans Port-Richelieu
- 06/07/1971, Jx 262/143 18 juillet - 1er août : Rassemblement mondial des F.D.
- 15/07/1971, Jx 262/143 La Société des régates de Royan a récompensé les "Optimistes"

- 16/07/1971, Jx 262/143 Aunis-Saintonge Vacances...
- 16/07/1971, Jx 262/143 Au Championnat du monde des F.D. : Vingt-cinq nations à La Rochelle
- 17/07/1971, Jx 262/143 60 participants aux Six heures de Royan inter-séries organisées par la Société des régates
- 17/07/1971, Jx 262/143 Championnat du monde des F.D. : Les premiers concurrents arrivent à La Rochelle
- 19/07/1971, Jx 262/143 Des usines et des hommes
- 19/07/1971, Jx 262/143 Rassemblement mondial des F.D.
- 20/07/1971, Jx 262/143 Aunis-Saintonge Vacances...
- 20/07/1971, Jx 262/143 Les frères jammes (U.S.A.) victorieux à La Rochelle
- 20/07/1971, Jx 262/143 Les meilleurs "pur-sang" de la voile en compétition à La Rochelle
- 20/07/1971, Jx 262/143 Rassemblement mondial F.D. : Ma première régates vue du "Marie-Christine-II"
- 21/07/1971, Jx 262/143 Aunis-Saintonge Vacances...
- 21/07/1971, Jx 262/143 Rassemblement mondial des F.D.
- 21/07/1971, Jx 262/143 Crescitz-Brodard victorieux à La Rochelle
- 22/07/1971, Jx 262/143 Crescitz-Brodard : un équipage athlétique qui aime la brise
- 23/07/1971, Jx 262/143 Poisson-Carréa sixièmes en Coupe F.D. à La Rochelle
- 23/07/1971, Jx 262/143 Rassemblement mondial des F.D.
- 23/07/1971, Jx 262/143 Rassemblement mondial des F.D. 2
- 24/07/1971, Jx 262/143 Rassemblement mondial des F.D.
- 24/07/1971, Jx 262/143 Les Britanniques Musto-Sweetman lauréats des F.D. à La Rochelle
- 26/07/1971, Jx 262/143 Faute de vent la première manche du championnat du monde des F.D. annulée
- 26/07/1971, Jx 262/143 Conclusion de la Coupe nationale
- 26/07/1971, Jx 262/143 Conclusion de la Coupe nationale 2
- 26/07/1971, Jx 262/143 Eric Périlleux enlève brillamment la coupe de l'Office du tourisme
- 27/07/1971, Jx 262/143 Championnat du monde des F.D. : Trop de courant pas assez de vent
- 27/07/1971, Jx 262/143 Rassemblement mondial des F.D. : A bord du "Sortilège"... en l'absence du vent
- 28/07/1971, Jx 262/143 Exploit unique pour une femme : l'Atlantique en solitaire
- 28/07/1971, Jx 262/143 Le rassemblement mondial des F.D.
- 28/07/1971, Jx 262/143 Championnat du monde des F.D. : Bon départ de Bilger-Ross
- 29/07/1971, Jx 262/143 Cinq flotilles ont participé aux fêtes nautiques
- 29/07/1971, Jx 262/143 Le rassemblement mondial des F.D.
- 29/07/1971, Jx 262/143 Championnat du monde des F.D. : Belle récolte des Français
- 30/07/1971, Jx 262/143 Le rassemblement mondial des F.D. : le championnat du monde c'est le travail de toute une équipe
- 30/07/1971, Jx 262/143 F.D. : Duchemin-Nottet septièmes au classement général
- 31/07/1971, Jx 262/143 Duchemin-Nottet poursuivent leur remontée
- 31/07/1971, Jx 262/143 L'école de voile de l'île d'Oléron : Une des plus réputées de la région
- 31/07/1971, Jx 262/143 Flashes sur un combat naval où l'on tire bord sur bord
- 02/08/1971, Jx 262/143 La Rochelle : troisième titre pour Patisson
- 02/08/1971, Jx 262/143 Le rassemblement mondial des F.D. : C'est fini !... Rendez-vous l'année prochaine en Hollande

- 02/08/1971, Jx 262/143 Victoire sans appel des insulaires pour la Coupe du C.A.M
- 03/08/1971, Jx 262/143 Yachting : Après le rassemblement mondial des F.D. : Coupes fair-play et toasts...
- 04/08/1971, Jx 262/143 A Royan : Son poids en sucre pour un jeune Rochelais qui gagne le Critérium des Optimists
- 05/08/1971, Jx 262/143 Au revoir... A Medemblik
- 05/08/1971, Jx 262/143 Bernard Giraudeau : retour au pays
- 06/08/1971, Jx 262/143 Plus que centenaire la société des régates de Fouras vous attend dimanche
- 06/08/1971, Jx 262/143 Daniel Henry (C.V. Angoulême) enlève magistralement le championnat de la Ligue Poitou-Charentes des canetons-straes et canetons
- 07/08/1971, Jx 262/143 Dans la Fastnet les Français espèrent pouvoir se racheter
- 07/08/1971, Jx 262/143 Aunis-Saintonge Vacances...
- 07/08/1971, Jx 262/143 Trois pôles d'attraction de la station : Promenade de la falaise - Plage - Port de plaisance
- 10/08/1971, Jx 262/144 La grande première de Serge Maury
- 10/08/1971, Jx 262/143 Le président de la République offre un vase de Sèvres au Cercle Nautique
- 10/08/1971, Jx 262/143 Renaissance de la Société des régates
- 10/08/1971, Jx 262/143 Une réussite de la Société des régates de Royan : le championnat national des canetons
- 10/08/1971, Jx 262/143 Une demi-heure d'avance à Santander pour l'Arcachonnais Pierre Bonnet
- 11/08/1971, Jx 262/143 Aux régates féminines du C.V.O. l'équipage Jaffres-Quéguiner remporte la première place
- 11/08/1971, Jx 262/143 Châtelaiillon en vacances !
- 12/08/1971, Jx 262/143 Un nouveau prototype aux chantiers Richard de Marennes
- 12/08/1971, Jx 262/143 Les grandes régates : Un spectacle majestueux
- 12/08/1971, Jx 262/143 Traizet frères (Coupe de la Ville de La Rochelle) et Melle Aulnette (Coupe du Secrétariat d'Etat à la marine) vainqueurs des régates.
- 14/08/1971, Jx 262/143 Aunis-Saintonge vacances...
- 17/08/1971, Jx 262/143 Course en solitaire : Malinovski champion de la régularité
- 17/08/1971, Jx 262/143 Le "Stella-Polare" arrivera-t-il en tête des bateaux de Plymouth-La Rochelle attendus en fin d'après-midi ?
- 18/08/1971, Jx 262/143 100 bateaux en régates dimanche à Royan où l'on disputait sept coupes dont celle de notre journal
- 18/08/1971, Jx 262/143 "American Eagle" 1er à La Rochelle
- 18/08/1971, Jx 262/143 L'équipage Moriceau-Feytis du C.V. Châtelaiillon remporte la régata féminine
- 19/08/1971, Jx 262/143 Plymouth-La Rochelle : La victoire de "Maraska" est celle des purs
- 19/08/1971, Jx 262/143 Plymouth-La Rochelle : Un Rochelais 20 ans après...
- 19/08/1971, Jx 262/143 Un Rochelais prophète en son pays
- 20/08/1971, Jx 262/143 Plymouth-La Rochelle : Les concurrents et les cadets de l'Ecole navale britannique reçus par la municipalité
- 20/08/1971, Jx 262/143 Yachting : Traizet frères remportent le Challenge Ph. Dechartre et Puymoyen frères la Coupe Brugerolles
- 21/08/1971, Jx 262/143 Dans le bassin des chalutiers visite officielle à bord du voilier-école italien "Stella-Polare"

- 21/08/1971, Jx 262/143 Après Plymouth - La Rochelle vingt-sept bateaux ont pris le départ de La Rochelle - Bénodet
- 21/08/1971, Jx 262/143 Le 1er championnat d'Oléron se poursuit jusqu'au 22 août
- 23/08/1971, Jx 262/143 A la Quarter Ton Cup les Rochelais seront-ils maîtres chez eux ?
- 23/08/1971, Jx 262/143 54 bateaux au départ des régates
- 23/08/1971, Jx 262/143 Régates à Royan
- 25/08/1971, Jx 262/143 Du 24 au 29 août Ve Quarter Ton Cup
- 25/08/1971, Jx 262/143 Les régates de la baie de Marécaeuil
- 25/08/1971, Jx 262/143 Régates à Royan
- 26/08/1971, Jx 262/143 Le Club Fourasin de motonautisme et de ski nautique a établi un premier bilan de la saison
- 26/08/1971, Jx 262/143 Les régates du Club Nautique de Port-des-Barques avaient rassemblé vingt-deux équipages
- 26/08/1971, Jx 262/143 Yachting : M. et Mme Jean-Michel Seguin remportent le Challenge de notre journal
- 26/08/1971, Jx 262/143 Ve Quarter Ton Cup
- 27/08/1971, Jx 262/143 Quarter Ton Cup : "Amerzo" créé la surprise
- 27/08/1971, Jx 262/143 Ve Quarter Ton Cup : Mallard : "Ecume-de-Mer" doit conserver le trophée..."
- 28/08/1971, Jx 262/143 La saison du Club Nautique a pris fin avec une régates réservée aux dériveurs
- 28/08/1971, Jx 262/143 Yachting : Championnat de la Ligue des "jets" à Ars-en-Ré
- 28/08/1971, Jx 262/143 A La Rochelle : Encore Briand mais Dufour devient leader
- 28/08/1971, Jx 262/143 Ve Quarter Ton Cup
- 30/08/1971, Jx 262/143 La baie de la Perroche deviendra-t-elle dans un proche avenir port de plaisance
- 30/08/1971, Jx 262/143 Le Cercle de voile a aussi des activités culinaires
- 30/08/1971, Jx 262/143 La Rochelle : Dufour leader mais rien n'est joué
- 31/08/1971, Jx 262/143 Michel Briand sur "Tequila" enlève la Ve Quarter Ton Cup
- 31/08/1971, Jx 262/143 Yachting : Puymoyen frère et soeur remportent la Coupe du Comité des régates
- 31/08/1971, Jx 262/143 Le Cercle Nautique a tenu son assemblée générale
- 01/09/1971, Jx 262/144 Gueudry sur 470 et Toumit sur Vaurien remportent la Coupe Godet
- 01/09/1971, Jx 262/144 La VIe Quarter Ton Cup se courra l'an prochain à La Rochelle
- 02/09/1971, Jx 262/144 Les jeunes équipages ont triomphé aux dernières régates du C.V.O.
- 02/09/1971, Jx 262/144 Régates de clôture au C.N.C.O.
- 03/09/1971, Jx 262/144 Concession à la commune de Fouras de l'établissement et de l'exploitation d'un port de plaisance à "La Fumée"
- 03/09/1971, Jx 262/144 Le Cercle nautique de Fouras a distribué prix et récompenses
- 03/09/1971, Jx 262/144 Le Soling de Le Guillou a coulé à Kiel
- 03/09/1971, Jx 262/144 M. Guy Clément président du C.N.C.O. à l'honneur
- 08/09/1971, Jx 262/144 En route pour le Mexique...
- 09/09/1971, Jx 262/144 Quand la voile... mène au voile
- 09/09/1971, Jx 262/144 Soleil et vent pour les régates du C.N.R.
- 11/09/1971, Jx 262/144 Image de l'école de voile
- 17/09/1971, Jx 262/144 Un geste amical une sortie en mer par le Club Rochelais de Motonautisme
- 22/09/1971, Jx 262/144 Les frères Follenfant gagnent la Coupe Chéret... et une maxi-sucette

- 23/09/1971, Jx 262/144 Au port de Rochefort on conditionne pour tous pays pour toutes destinations
- 24/09/1971, Jx 262/144 La régata-rallye : Sous une pluie battante et avec beaucoup d'enthousiasme
- 28/09/1971, Jx 262/144 Les championnats de France auront lieu en Aquitaine
- 04/10/1971, Jx 262/144 La Semaine de la Méditerranée se courra surtout en temps réel
- 11/10/1971, Jx 262/144 Douze questions à M. le Maire : le port Richelieu
- 18/10/1971, Jx 262/144 Les gaullistes de gauche de l'U.G.Ve souhaitent la naissance de l'U.G.P.S (Union Gaulliste de progrès social)
- 22/10/1971, Jx 262/144 Nombreux cours et stages cet hiver pour débutants et équipages confirmés
- 25/10/1971, Jx 262/144 Première sortie à l'école de voile
- 27/10/1971, Jx 262/144 Douze questions à M. le Maire : les conseils de l'ancien : M. André Salardaine ancien député-maire de La Rochelle
- 28/10/1971, Jx 262/144 Record du monde de vitesse sur l'eau
- 17/11/1971, Jx 262/145 350 stagiaires 24 bateaux : la saison fut très bonne pour l'école de voile
- 18/11/1971, Jx 262/145 Nouvelles de la S.R.R
- 19/11/1971, Jx 262/145 Yachting : Le chantier Amel livre six voiliers aux Caraïbes
- 29/11/1971, Jx 262/145 Le Conseil municipal maintient l'existence de la Société d'aménagement de La Rochelle et du littoral (S.A.R.E.L.)
- 04/12/1971, Jx 262/145 Aujourd'hui assemblée générale de la Société des régates rochelaises
- 06/12/1971, Jx 262/145 La voile en hiver : la régata de Noël se courra dimanche prochain
- 14/12/1971, Jx 262/145 111 ans d'existence et toujours bien vivante !
- 14/12/1971, Jx 262/145 Bientôt Noël ! Châtelailon attend ses amis
- 17/12/1971, Jx 262/145 L'affaire Souchère-Philippe Dechartre devant la cour d'appel de Poitiers
- 21/12/1971, Jx 262/145 Les Optimist's du C.E.S. Tasdon
- 23/12/1971, Jx 262/145 Le Club Rochelais de motonautisme prépare déjà le championnat du monde des 01
- 25/12/1971, Jx 262/145 Les épreuves olympiques à Kiel morceau de bravoure du calendrier 1972
- 13/01/1972, Jx 262/146 Le grand port à sec du Palais du C.N.I.T
- 15/01/1972, Jx 262/146 XIe Salon international de la navigation de plaisance
- 21/01/1972, Jx 262/146 Le "Neptune d'or" à Serge Maury
- 25/01/1972, Jx 262/146 Les écoles de voile ne cessent de croître
- 27/01/1972, Jx 262/146 Le docteur Pignon président de la Régie du port de plaisance
- 08/02/1972, Jx 262/146 Le Conseil municipal nous entretient de ses réalisations et des perspectives
- 16/03/1972, Jx 262/145 GREVE SUD OUEST du 19/02 au 16/03 : Vingt-six jours après
- 20/03/1972, Jx 262/147 Au Club rochelais de motonautisme et de ski nautique reprise des examens du permis de conduire les bateaux
- 22/03/1972, Jx 262/147 La Ligue Poitou-Charentes compte 9 291 bateaux-départs
- 30/03/1972, Jx 262/147 A la Semaine d'Hyères répétition générale avant les J.O. de Kiel.
- 03/04/1972, Jx 262/147 La Rochelle - Les Sables-d'Olonne : la saison de yachting est ouverte
- 04/04/1972, Jx 262/147 Championnat d'hiver 1972 de la S.R.R.

- 04/04/1972, Jx 262/147 Le week-end pascal sur la Côte de Beauté
- 04/04/1972, Jx 262/147 Temps favorable pour les premières régates de la saison
- 05/04/1972, Jx 262/147 Un spectacle toujours apprécié : le retour au port des plaisanciers
- 10/04/1972, Jx 262/147 Brillant succès de Serge Maury à la semaine internationale d'Hyères
- 11/04/1972, Jx 262/147 Un ou plusieurs équipages du Sud-Ouest aux Jeux Olympiques de Munich
- 17/04/1972, Jx 262/147 80 participants au stage de perfectionnement de la Ligue Poitou-Charentes
- 17/04/1972, Jx 262/147 Du pittoresque de la rue des Chantiers
- 17/04/1972, Jx 262/147 La Société des régates précise son calendrier
- 22/04/1972, Jx 262/147 Les championnats scolaires de voile ont lieu dimanche à Boyardville
- 24/04/1972, Jx 262/147 "La Mer" de Bernard Moitessier
- 26/04/1972, Jx 262/147 Bouet - Levesque et Serge Maury champions de la région Atlantique
- 27/04/1972, Jx 262/147 Le championnat du monde des hors-bord : Sommet de la sixième Semaine internationale de La Rochelle
- 27/04/1972, Jx 262/147 Trente bateaux au départ de la course Arcachon - Le Verdon
- 28/04/1972, Jx 262/147 Lancement d'un voilier de 15 mètres entièrement réalisé par M. Ange Guesnel chef de secteur P.T.T.
- 05/05/1972, Jx 262/148 La Coupe européenne de régularité ouvrira dimanche la Semaine internationale de motonautisme
- 06/05/1972, Jx 262/148 Les Semaines internationales de motonautisme et de voile débutent à La Rochelle
- 08/05/1972, Jx 262/148 La Coupe européenne de régularité remportée par le Rochelais Gilbert Etelin a ouvert la première semaine internationale de motonautisme
- 09/05/1972, Jx 262/148 L'équipage Follenfant - Vernet s'adjuge le Grand Prix Plastimo
- 12/05/1972, Jx 262/148 Un nouveau-né aux chantiers Hervé-Fournier : le "Varna-IV" un voilier en acier de 15 mètres de long
- 12/05/1972, Jx 262/148 Près de 800 bateaux inscrits à la IXe Semaine de la voile
- 12/05/1972, Jx 262/148 VIe Semaine Internationale : Le ski de fond contrarié par le mauvais temps
- 13/05/1972, Jx 262/148 800 voiles à La Rochelle
- 13/05/1972, Jx 262/148 Championnats d'Europe de "Tempest" : les Russes Mankin - Dirdira à La Rochelle
- 13/05/1972, Jx 262/148 Les eaux rochelaises à l'heure olympique
- 13/05/1972, Jx 262/148 Motonautisme : VIe Semaine internationale
- 15/05/1972, Jx 262/148 Le docteur Alain Bombard : "La bataille de l'environnement n'est pas perdue. La preuve c'est que nous nous battons."
- 15/05/1972, Jx 262/148 L'Italien Molinari a dominé le premier championnat du monde des hors-bord 01 contrarié par la pluie
- 15/05/1972, Jx 262/148 Vingt-trois voiliers aux premières régates interclubs de Lupin
- 15/05/1972, Jx 262/148 Pleins feux sur la IXe Semaine internationale de la voile
- 16/05/1972, Jx 262/148 A La Rochelle dans l'épreuve des tempest les Soviétiques Mankin-Dirdira toujours leaders
- 16/05/1972, Jx 262/148 A La Rochelle l'Italien Molinari remporte le Championnat du monde des hors-bord
- 16/05/1972, Jx 262/148 Pleins feux sur la IXe Semaine de la voile

- 17/05/1972, Jx 262/148 Championnats d'Europe à La Rochelle : Les Soviétiques toujours en tête
- 17/05/1972, Jx 262/148 Pleins feux sur la IXe Semaine internationale de la voile
- 18/05/1972, Jx 262/148 Pierre Chassin prépare à Royan sa participation à la course transatlantique en solitaire
- 18/05/1972, Jx 262/148 La IXe Semaine internationale de la voile
- 18/05/1972, Jx 262/148 Les Charentes toutes voiles dehors
- 19/05/1972, Jx 262/148 Avant l'Atlantique la R.N. 113...
- 19/05/1972, Jx 262/148 La IXe Semaine internationale de la voile
- 19/05/1972, Jx 262/148 Une saison froide mais guère plus que les autres
- 20/05/1972, Jx 262/148 La IXe Semaine internationale de la voile
- 22/05/1972, Jx 262/148 Le Rochelais Bertrand Chéret probable vainqueur en soling
- 22/05/1972, Jx 262/148 La IXe Semaine internationale de la voile : Succès sans précédent
- 23/05/1972, Jx 262/148 A la Semaine internationale de La Rochelle : Le Rochelais Chéret a dominé
- 23/05/1972, Jx 262/148 La remise des prix aux lauréats a clos la IXe Semaine internationale de la voile
- 24/05/1972, Jx 262/148 Derniers reflets de la IXe Semaine Internationale de la voile
- 25/05/1972, Jx 262/148 Le "Pen-Duick-IV" de Colas parmi les favoris de la course transatlantique
- 29/05/1972, Jx 262/148 Les Solitaires fin prêts pour la course transatlantique
- 31/05/1972, Jx 262/148 Une importante participation française à la Semaine préolympique de Kiel
- 01/06/1972, Jx 262/148 Pour les régates du C.N. Rochefort : Vingt-six voiliers sur le plan d'eau de Port-Neuf
- 01/06/1972, Jx 262/148 Tous en mer le 4 juin !
- 03/06/1972, Jx 262/148 Demain "tous en mer"
- 09/06/1972, Jx 262/148 Deux Français parmi les favoris de la course transatlantique en solitaire
- 12/06/1972, Jx 262/148 Chéret Sence Troupel sélectionnés pour les J.O.
- 12/06/1972, Jx 262/148 La course Londres - Monte-Carlo fait étape dans notre port
- 13/06/1972, Jx 262/148 Les 15 rescapés de Londres - Monte-Carlo ont fait escale hier à La Rochelle
- 15/06/1972, Jx 262/148 Transatlantique : le meilleur marin devra aussi... compter sur la chance
- 17/06/1972, Jx 262/148 Les Français favoris de la Transatlantique en Solitaire
- 23/06/1972, Jx 262/148 M. Nicolas un homme heureux grâce au lait frais allégé Candia
- 23/06/1972, Jx 262/148 Voiliers sous le vieux pont suspendu de Tonny-Charente
- 24/06/1972, Jx 262/148 Toujours sans nouvelles de Jean-Yves Terlain
- 26/06/1972, Jx 262/148 Le silence de Terlain et de nombreux concurrents devient inquiétant
- 27/06/1972, Jx 262/148 Sir Francis Chichester : Inquiétudes à propos d'un voeu
- 29/06/1972, Jx 262/148 "Pen-Duick-III" en tête de Los Angeles - Tahiti
- 30/06/1972, Jx 262/148 Sir Chichester -malade- rentre chez lui
- 01/07/1972, Jx 262/149 Avec Honda naviguez en 4 temps
- 01/07/1972, Jx 262/149 "Vendredi-13" atteindrait Newport avant le 5 juillet
- 03/07/1972, Jx 262/149 Le Français Alain Colas serait en tête de la course transatlantique en solitaire

- 04/07/1972, Jx 262/149 Au pertuis d'Antioche un bateau de plaisance s'écrase sur les rochers
- 04/07/1972, Jx 262/149 Au pertuis d'Antioche un bateau de plaisance s'écrase sur les rochers 2
- 04/07/1972, Jx 262/149 La course transatlantique : Terlain a pu mettre fin à son long silence
- 07/07/1972, Jx 262/149 Le championnat d'Europe des flying dutchman
- 07/07/1972, Jx 262/149 Premiers stages à l'école de voile
- 08/07/1972, Jx 262/149 Transatlantique : le vainqueur attendu aujourd'hui à Newport
- 10/07/1972, Jx 262/149 Colas et Terlain dans la "Transatlantique" Eric Tabarly dans la "Transpacifique"...
- 12/07/1972, Jx 262/149 Deux ans de navigation et 17 000 kilomètres pour essayer le refus d'une Anglaise ingrate
- 12/07/1972, Jx 262/149 Les championnats de France à Maubuisson
- 13/07/1972, Jx 262/149 220 voiliers à Carcans-Maubuisson pour les championnats de France
- 14/07/1972, Jx 262/149 Les opérations de jauge auront lieu dès aujourd'hui
- 15/07/1972, Jx 262/149 La base de Bombannes-Maubuisson vit à l'heure des championnats...
- 17/07/1972, Jx 262/149 Philippe et Jean Saucet vice-champions de France
- 18/07/1972, Jx 262/149 Nicolas Coquin (juniors) Yves Loday (cadets) réussissent le doublé à Carcans-Maubuisson
- 19/07/1972, Jx 262/149 Les cadets Duvergé et Blickman (C.V. Bordeaux) et le junior M. Sadran (C.V. Hourtin) vainqueurs
- 20/07/1972, Jx 262/149 A Carcans-Hourtin bonnes performances de Sadran et Mondeteguy-Dufau
- 20/07/1972, Jx 262/149 La Coupe Sorlut a récompensé les vainqueurs des régates des 13 et 14 juillet
- 20/07/1972, Jx 262/149 Le Royan de mes vacances
- 21/07/1972, Jx 262/149 Le concessionnaire exclusif Arié vous présente le naviral amiral de l'escadre La Prairie
- 21/07/1972, Jx 262/149 M. Sadran conserve sa chance...
- 22/07/1972, Jx 262/149 Leenhardt-Rémond Loday Rauby champions de France
- 22/07/1972, Jx 262/149 Le référendum sur le port de plaisance du Cap-Ferret aura lieu le 15 août
- 24/07/1972, Jx 262/149 Yachting : sport mais aussi amusement au rallye Barreaud
- 24/07/1972, Jx 262/149 Serge Maury (C.V. Bordeaux) vise un quatrième titre de champion de France
- 25/07/1972, Jx 262/149 Myriam Martin Marque-Lanaverre et J.-G. Pasturaud débutent bien
- 25/07/1972, Jx 262/149 Allard remporte la Coupe de la ville
- 26/07/1972, Jx 262/149 "L'héritier" du surf sur la Côte Basque 2
- 26/07/1972, Jx 262/149 Quatre régates en léger et Royan-Mortagne en lourd
- 26/07/1972, Jx 262/149 "L'héritier" du surf sur la Côte Basque
- 26/07/1972, Jx 262/149 Deuxième victoire consécutive pour les soeurs Monnier (La Rochelle)
- 26/07/1972, Jx 262/149 La mode bateaux
- 27/07/1972, Jx 262/149 Les fêtes nautiques ont été favorisées par un très beau temps
- 27/07/1972, Jx 262/149 Les soeurs Monnier trustent les victoires... et Claude Manecy est leader en simple
- 28/07/1972, Jx 262/149 Deuxième hier derrière Alain Maury Pasturaud prend une option

- 29/07/1972, Jx 262/149 Vacances charentaises
- 29/07/1972, Jx 262/149 Jean-Gabriel Pasturaud (C.V. Bordeaux) champion de France en simple seniors
- 31/07/1972, Jx 262/149 J.-G Pasturaud Melle Alix Marque-Lanaverre ont enlevé les titres nationaux 1972
- 01/08/1972, Jx 262/149 Les meilleurs Français à Royan aux Coupes nationales des 420
- 02/08/1972, Jx 262/149 Le C.V. Bordeaux en tête de la Coupe de France des 420
- 03/08/1972, Jx 262/149 Embarquez-vous réembarquez-vous... pour une mini-croisière dans la rade
- 03/08/1972, Jx 262/149 Course en solitaire de "L'Aurore" : Jean-Marie Vidal en tête
- 04/08/1972, Jx 262/149 La S.R. Rochelaises remporte la Coupe de France des "420"
- 05/08/1972, Jx 262/149 La saison bat son plein
- 05/08/1972, Jx 262/149 Les Royannais en vedette à la Coupe nationale des "420"
- 07/08/1972, Jx 262/149 Course en solitaire de l' "Aurore" : Michel Girard peut encore gagner
- 08/08/1972, Jx 262/149 Yachting : A Royan les Coupes nationales des 420 : les vainqueurs ont reçu leurs récompenses
- 08/08/1972, Jx 262/149 La Coupe nationale des 420 à l'équipage royannais Melle Chilloux-Bourdereau
- 09/08/1972, Jx 262/149 Le Rochelais Michel Girard vainqueur de La Corogne-Pornic
- 09/08/1972, Jx 262/49 Le cercle de voile : Un club de première grandeur
- 09/08/1972, Jx 262/149 Le Rochelais Girard termine deuxième de la course en solitaire de "l'Aurore"
- 10/08/1972, Jx 262/149 "Mon bateau ne m'a jamais déçu" déclare le Rochelais Girard vainqueur de la troisième étape à la Course en solitaire
- 10/08/1972, Jx 262/149 Pour être dans le vent... cet été
- 10/08/1972, Jx 262/149 Soixante quatre bateaux ont participé aux Grandes Régates
- 10/08/1972, Jx 262/149 Course en solitaire de "l'Aurore" : Calme plat pour les derniers concurrents
- 11/08/1972, Jx 262/149 Martine Quéquiner et Sophie Huguet victorieuses de la régata féminine
- 11/08/1972, Jx 262/149 Une section importante du C.N.C.O : le ski nautique
- 11/08/1972, Jx 262/149 Deux Rochelais aux Jeux Olympiques
- 14/08/1972, Jx 262/149 Les frères Follenfant deuxièmes des championnats du monde des 470
- 14/08/1972, Jx 262/149 Yachting : Les frères Périlleux remportent le challenge de notre journal
- 16/08/1972, Jx 262/149 Régates : Les derniers vainqueurs
- 17/08/1972, Jx 262/149 56 voiliers aux ordres du starter...
- 17/08/1972, Jx 262/149 Première voile au club des Jours Heureux
- 18/08/1972, Jx 262/149 Vacances charentaises
- 22/08/1972, Jx 262/149 Le Cercle Nautique est très actif
- 22/08/1972, Jx 262/149 Les fêtes de la mer : une soixantaine de bateaux ont évolué
- 23/08/1972, Jx 262/149 A Châtelailillon les récentes régates du Club de la voile
- 23/08/1972, Jx 262/149 La "Quarter" commence demain à la Société des Régates
- 23/08/1972, Jx 262/149 Le Club Fourasin de motonautisme et de ski nautique reçoit...
- 24/08/1972, Jx 262/149 Quarter Ton Cup : derniers réglages avant... la sangria
- 24/08/1972, Jx 262/149 Vacances charentaises

- 24/08/1972, Jx 262/149 Vingt-quatre concurrents à la "Quarter ton Cup"
25/08/1972, Jx 262/149 La Quarter Ton Cup : le Suédois Robber enlève la première course
26/08/1972, Jx 262/149 Les deux Suédois "Robber" et "Genant" pour la deuxième manche de la Quarter ton Cup
28/08/1972, Jx 262/149 Aujourd'hui face à la Baltique cérémonie d'ouverture à Kiel
28/08/1972, Jx 262/149 JO : la guerre des bateaux
29/08/1972, Jx 262/149 Elvstroem et Pattisson devraient conserver leur titre
30/08/1972, Jx 262/149 Mauricey-Maurcey Quinet-Quinet et Lepage-Laidet vainqueurs du 10e Championnat du Coureau-d'Oléron
31/08/1972, Jx 262/149 Bertrand Chéret quatrième de la deuxième régates des Solings
31/08/1972, Jx 262/149 La Quarter Ton Cup revient aux Rochelais grâce à "Petite-Fleur" barrée par Cordelle
01/09/1972, Jx 262/150 Bourcefranc - Le Chapus : une réussite méritée cet été
01/09/1972, Jx 262/150 Le Cercle Nautique a tenu son assemblée générale
01/09/1972, Jx 262/150 Le deuxième championnat de l'île d'Oléron a clos magnifiquement la saison
01/09/1972, Jx 262/150 Trois coupes ont été courues durant le week-end
03/09/1972, Jx 262/150 A Kiel les frères Pajot espèrent une médaille d'or
04/09/1972, Jx 262/150 A la Société des Régates
04/09/1972, Jx 262/150 Le Cercle de la Voile Châtelaillois a le vent en poupe
06/09/1972, Jx 262/150 La régates B.X.A clôture la saison
06/09/1972, Jx 262/150 Le sauvetage en mer sur le Coureau d'Oléron
07/09/1972, Jx 262/150 La disqualification de Schroeder fait l'affaire de Serge Maury...
11/09/1972, Jx 262/150 Première voile sur Optimist
13/09/1972, Jx 262/150 L'activité estivale du Club Nautique Ouest - Saintonge
14/09/1972, Jx 262/150 Les frères Saucet et les frères Delhumeau se sont partagé la victoire
14/09/1972, Jx 262/150 Neuf cents stagiaires se sont initiés à l'école de voile de la Société des régates
14/09/1972, Jx 262/150 Nouveau parcours et nouvelle date pour la régates Rochefort - Port-des-Barques
20/09/1972, Jx 262/150 Un goût de vacances... en cette période de rentrée scolaire
25/09/1972, Jx 262/150 Régates - Rallye du 1er octobre
27/09/1972, Jx 262/150 On a parlé succès jeudi à la Société des régates rochelaises
28/09/1972, Jx 262/150 Nos voisins d'Arvert nous rendent visite
02/10/1972, Jx 262/150 G. Borg et sa nouvelle "Inae" à La Rochelle
05/10/1972, Jx 262/150 La voile d'or aux frères Saucet
05/10/1972, Jx 262/150 Motonautisme : Cinq équipages du club Rochelais au XVIIIe Grand Prix international de France d'endurance
10/10/1972, Jx 262/150 Les pieds dans la... postérité
10/10/1972, Jx 262/150 Soixante-six voiliers sur la Charente pour le Régates -Rallye d'automne
11/10/1972, Jx 262/150 Il est en béton... et en béton qui flotte...
11/10/1972, Jx 262/150 Une partie de pêche bien sympathique : celle du Club motonautique et de ses amis.
21/10/1972, Jx 262/150 Publicité motonautisme
25/10/1972, Jx 262/150 Avec "Le Dragon" le cinéma rochelais crachera le feu !
26/10/1972, Jx 262/150 Dans la gueule du "Dragon"
27/10/1972, Jx 262/150 100 km-h sur l'eau avec le C.R.M.

- 28/10/1972, Jx 262/150 III - Pourquoi l'île envahie vaut encore le voyage
- 08/11/1972, Jx 262/151 Couronneau - Boulenzou et Degonneville de Boursac vainqueurs à Lacanau
- 10/11/1972, Jx 262/151 Bilan d'activité de la Société des régates
- 16/11/1972, Jx 262/151 Demain : Ouverture du "Dragon" : Trois salles trois films
- 16/11/1972, Jx 262/151 Publicité pour l'ouverture du complexe DRAGON
- 17/11/1972, JX 262/151 L'inauguration du Dragon
- 01/12/1972, Jx 262/151 Coupe de Noël à Rochefort
- 01/12/1972, Jx 262/ Six questions à M. le maire
- 18/12/1972, Jx 262/151 L'école de voile rochelaise
- 20/12/1972, Jx 262/151 Ligue Poitou-Charentes : A Châtelailon les délégués des clubs ont porté M. Clément à la présidence
- 23/12/1972, Jx 262/151 Le Club Rochelais de Motonautisme organisera l'été prochain le 1er Salon d'essai de la plaisance
- 29/12/1972, Jx 262/151 Déjà vingt-cinq prétendants pour la Transatlantique 1976
- 02/01/1973, Jx 262/152 A l'école de voile de Fouras 24 dériveurs ont navigué
- 06/01/1973, Jx 262/152 La S.N.C.F fait connaître ses possibilités de transport aux fabricants de bateaux
- 13/01/1973, Jx 262/152 Le premier Salon de plaisance du monde
- 13/01/1973, Jx 262/152 Voile : Lourd bilan dû à l'imprudence en 1972
- 17/01/1973, JX 262/152 De Papeete les voeux du "Damien"
- 18/01/1973, Jx 262/152 Les aménagements du port
- 18/01/1973, Jx 262/152 Les problèmes des sports nautiques
- 20/01/1973, Jx 262/152 La Société des régates a préparé la saison
- 26/01/1973, Jx 262/152 En 1972 l'hélicoptère de la Protection civile a effectué 177 missions dont 3 sauvetages
- 26/01/1973, Jx 262/152 Au XIIe Salon de la Plaisance la Charente-Maritime avait la place d'honneur
- 29/01/1973, Jx 262/152 M. Jacques Allard vice-président fédéral
- 08/02/1973, Jx 262/152 Son "Jackal" retourné au large de l'Espagne Alistair Hill a-t-il péri en mer ?
- 16/02/1973, Jx 262/152 Du 1er au 11 juin Xe Semaine internationale de La Rochelle
- 17/02/1973, Jx 262/152 Joan de kat et sa goélette ont disparu...
- 27/02/1973, Jx 262/152 Elections législatives La Rochelle : La justice tranchera
- 27/02/1973, Jx 262/152 Elections législatives La Rochelle : Portraits de M. Crépeau et M. Salardaine
- 27/02/1973, Jx 262/152 Elections législatives La Rochelle : Portraits de M. Crépeau et M. Salardaine 2
- 16/03/1973, Jx 262/153 Skis nautiques sans... skis
- 22/03/1973, Jx 262/153 Société des régates rochelaises : Le bilan
- 28/03/1973, Jx 262/153 Société des régates rochelaises : Le bilan
- 03/04/1973, Jx 262/153 Football corporatif : L'A.S. Zodiac vainqueur du championnat interusines
- 05/04/1973, Jx 262/153 Motorola lance le téléphone portatif aux Etats-Unis
- 05/04/1973, Jx 262/153 Philippe Briand a (enfin) réussi son pari
- 05/04/1973, Jx 262/153 Société des régates rochelaises : Le bilan
- 14/04/1973, Jx 262/153 Un festival de dragons
- 16/04/1973, Jx 262/153 Entre deux manches les Dragons ont fait escale au Club House

- 16/04/1973, Jx 262/153 Allons-nous vers un découpage régional ? Lettre de M. Tuarze au maire de La Rochelle
- 16/04/1973, Jx 262/153 René Sence difficile à rattraper sur dragon à La Rochelle
- 17/04/1973, Jx 262/153 Sence unique !
- 17/04/1973, Jx 262/153 Subversion
- 21/04/1973, Jx 262/153 A Saint-Jean-d'Angle dix hommes dix jours de travail pour un bateau de dix mètres... en ferro-ciment
- 21/04/1973, Jx 262/153 A Palma de Majorque les Dragons recevront leurs coupes rochelaises
- 26/04/1973, Jx 262/153 De La Rochelle aux Sables... dure partie de plaisir
- 04/05/1973, Jx 262/154 Zodiac : de vraies vacances pour 12983 F TTC par mois
- 04/05/1973, Jx 262/154 Le Rochelais Boutemy septième au Havre
- 07/05/1973, Jx 262/154 Le président de la S.N.S.M. M. Proux a remis un zodiac pour le sauvetage à l'île d'Aix
- 09/05/1973, Jx 262/154 Championnats à La Rochelle
- 11/05/1973, Jx 262/154 Zodiac : de vraies vacances pour 12983 F TTC par mois
- 11/05/1973, Jx 262/154 Coupe du Syndicat d'initiative le 27 mai
- 12/05/1973, Jx 262/154 A la mémoire d'un Rochefortais l'amiral Rigault de Génouilly fondateur de la Société de sauvetage des naufragés
- 14/05/1973, Jx 262/154 Onze "cobayes humains" ont pris la mer...
- 18/05/1973, Jx 262/154 Galinou Duchaillet Tournis gagnent Arcachon-Royan
- 18/05/1973, Jx 262/154 Urbanisme : Priorité à la qualité de la vie
- 28/05/1973, Jx 262/154 Le Danois Andersen champion du monde des solings
- 30/05/1973, Jx 262/154 Un champion olympique un navigateur solitaire un conseiller technique et des dirigeants du yachting à la tribune de "Sud-Ouest"
- 01/06/1973, Jx 262/154 Dixième Semaine de La Rochelle : Les catamarans de retour
- 02/06/1973, Jx 262/154 La Xe Semaine internationale de La Rochelle
- 02/06/1973, Jx 262/154 Un démarrage pas trop sec pour la Coupe du Golfe de Gascogne
- 04/06/1973, Jx 262/154 La Semaine de La Rochelle : Rouquand et Sence en tête
- 04/06/1973, Jx 262/154 Temps de demoiselle pour la Christina Dragons : Sence puis Rouquand
- 04/06/1973, Jx 262/154 Xe Semaine de La Rochelle
- 05/06/1973, Jx 262/154 "Subversion et "Comet One" vainqueurs à La Rochelle
- 05/06/1973, Jx 262/154 Xe Semaine de La Rochelle : Un classement "open" pour les croiseurs côtiers.
- 06/06/1973, Jx 262/154 Il fallait tenir... pour courir et les "Tornados" sont restés au port
- 06/06/1973, Jx 262/154 Xe Semaine internationale de la voile : Lancement... d'un nouveau timbre par la S.R.R. et la Société philatélique d'Aunis
- 07/06/1973, Jx 262/154 Elle participera à la course autour du monde
- 07/06/1973, Jx 262/154 "Impensable" vainqueur des 21 pieds 7
- 08/06/1973, Jx 262/154 Grout Gliksman Maupas et Malinowski se suivront à la barre de "Kriter" pour la Whitbread
- 08/06/1973, Jx 262/154 Régates de la Pentecôte sur le parcours olympique
- 09/06/1973, Jx 262/154 Tout le monde sur le pont à 8 heures...
- 11/06/1973, Jx 262/154 Doublé de Serge Maury à la Semaine de La Rochelle
- 11/06/1973, Jx 262/154 La Rochelle : L'enchantement de la voile
- 11/06/1973, Jx 262/154 Un combat acharné en un jour de fête
- 12/06/1973, Jx 262/154 Drakkar (Arcachon) vainqueur à la Semaine de La Rochelle

- 12/06/1973, Jx 262/154 Xe Semaine de la voile
- 12/06/1973, Jx 262/154 A bord du "Saint-Pierre II" : une course contre le vent
- 14/06/1973, Jx 262/154 Dimanche 17 juin les régates de printemps
- 14/06/1973, Jx 262/154 Les sapeurs-pompiers ont reçu une nouvelle embarcation de sauvetage
- 14/06/1973, Jx 262/154 Sixième timbre né à La Rochelle : le "France II" a été émis au milieu des voiliers
- 20/06/1973, Jx 262/154 Bertrand Chéret : "La semaine de La Rochelle débouche directement... sur les Jeux."
- 21/06/1973, Jx 262/154 La Société des régates en vedette au XIVe Championnat de la Côte de Beauté
- 21/06/1973, Jx 262/154 Les régates de printemps ont bénéficié d'une forte brise
- 25/06/1973, Jx 262/154 Après un long séjour à Papeete...
- 26/06/1973, Jx 262/154 Cinq victoires pour le club rochelais de moto-nautisme et ski nautique
- 30/06/1973, Jx 262/154 Motonautisme : Grâce à la Journée nationale de nombreux Rochelais ont fait connaissance avec le ski nautique
- 30/06/1973, Jx 262/154 Un voilier d'entraînement
- 03/07/1973, Jx 262/155 L'équipe de France de finn pour le Mondial à Brest
- 05/07/1973, Jx 262/155 La Coupe de France au large débute aujourd'hui à Deauville
- 10/07/1973, Jx 262/155 L'équipage du yacht hollandais Odette III manquait de compétence
- 11/07/1973, Jx 262/155 Championnat d'Europe d'endurance de hors-bord
- 12/07/1973, Jx 262/155 Championnat d'Europe d'endurance
- 12/07/1973, Jx 262/155 Vacances charentaises
- 14/07/1973, Jx 262/155 VIIe Semaine internationale de Motonautisme dans le Port-des-Minimes
- 17/07/1973, Jx 262/155 Dimanche à La Rochelle : Au Néerlandais Velden Cees le championnat du monde d'endurance
- 17/07/1973, Jx 262/155 Vacances charentaises
- 18/07/1973, Jx 262/155 Dimanche à Port-d'Envaux course motonautique
- 18/07/1973, Jx 262/155 La Rochelle : Les habitants de la Ville en bois ont du fuir leur quartier en feu
- 19/07/1973, Jx 262/155 Préparatif pour la course de "l'Aurore" "Sucre" mis à l'eau à La Rochelle
- 19/07/1973, Jx 262/155 Dix-huit dragons pendant quatre jours pour le championnat international de La Rochelle
- 19/07/1973, Jx 262/155 Les classements par catégories du championnat d'Europe d'endurance
- 20/07/1973, Jx 262/155 Beaucoup de vent un peu de "casse" pour les dragons du championnat international
- 20/07/1973, Jx 262/155 René Sence remporte la première manche de dragons
- 20/07/1973, Jx 262/155 Triplé arcachonnais dans La Rochelle - Pornic
- 21/07/1973, Jx 262/155 Le championnat des dragons : Sence deux fois vainqueurs hier
- 21/07/1973, Jx 262/155 La Charente-Maritime oubliée par l'aménagement du territoire
- 21/07/1973, Jx 262/155 Le "Pen Duick VI" sera lancé le 28 juillet
- 23/07/1973, Jx 262/155 René Sence a remporté à La Rochelle le Championnat international des dragons
- 24/07/1973, Jx 262/155 Sence Chappellier Allard sont champions de France

- 24/07/1973, Jx 262/155 Les dix-huit équipages reçus à la S.R.R. à l'issue du championnat international
- 27/07/1973, Jx 262/155 Durant une semaine championnat promotionnel des 470
- 27/07/1973, Jx 262/155 Les quatre heures de La Rochelle
- 27/07/1973, Jx 262/155 Pluie de coupes et de récompenses pour les nombreux régatiers
- 27/07/1973, Jx 262/155 Une quinzaine de participants au deuxième championnat du Coureau-d'Oléron
- 31/07/1973, Jx 262/155 Vacances charentaises
- 01/08/1973, Jx 262/155 Départ demain de la course en solitaire de "l'aurore"
- 02/08/1973, Jx 262/155 La course en solitaire de "l'Aurore" : Quatorze bateaux au départ
- 02/08/1973, Jx 262/155 Les vainqueurs des dernières régates
- 03/08/1973, Jx 262/155 Vacances charentaises
- 03/08/1973, Jx 262/155 Vacances charentaises
- 04/08/1973, Jx 262/155 Le IVe Critérium des "Misjet" prend le départ ce matin
- 06/08/1973, Jx 262/155 Organisé par la Société des régates la Fête nautique a connu le succès
- 06/08/1973, Jx 262/155 A l'école de voile du C.N.A.R. : Un marais salant pour apprendre la mer
- 06/08/1973, Jx 262/155 Les "Quatre Heures" ont réuni 64 bateaux dans les eaux de la Concurrence
- 06/08/1973, Jx 262/155 Régates...
- 07/08/1973, Jx 262/155 "Patchouli"s'est assuré hier le Critérium national des midjets
- 07/08/1973, Jx 262/155 Régates...
- 08/08/1973, Jx 262/155 "Aliénor-d'Aquitaine" (vedette de la S.N.S.M.) veille sur la sécurité des navigateurs de l'été
- 08/08/1973, Jx 262/155 Les récompenses ont été remises aux vainqueurs du Critérium des midjets
- 09/08/1973, Jx 262/155 A l'assemblée générale de la Société des régates : "Une oeuvre d'utilité publique" déclare M. Tétard premier adjoint
- 09/08/1973, Jx 262/155 Girard et Joubert le duo rochelais de la Channel Race
- 10/08/1973, Jx 262/155 Championnat de Ligue des strales et régates interséries
- 10/08/1973, Jx 262/155 Neuf secouristes brevetés au Ets Dufour
- 10/08/1973, Jx 262/155 Retour de régates
- 10/08/1973, Jx 262/155 Vacances charentaises
- 11/08/1973, Jx 262/155 Gelusseau et Briand (S.R. La Rochelle) les meilleurs dans le championnat promotionnel des 470
- 14/08/1973, Jx 262/155 Ohé Matelot ! à l'école de voile
- 15/08/1973, Jx 262/155 A La Rochelle plus de quarante engagés pour le Critérium international des canetons strales
- 15/08/1973, Jx 262/155 La course du Fastnet
- 17/08/1973, Jx 262/155 Canetons strales : un grand absent le vent
- 17/08/1973, Jx 262/155 Vacances charentaises
- 18/08/1973, Jx 262/155 Canetons strales : Cirprandi - Massino en tête à la fin de la quatrième manche
- 18/08/1973, Jx 262/155 Pascal Vasseur et Marie-Pierre Simonnet (C.N.C.O.) victorieux de la course de fond
- 18/08/1973, Jx 262/155 Sylvie Aulnette remporte la Coupe des dames du Petit Pêcheur
- 18/08/1973, Jx 262/155 Victoire du Cercle de voile oléronnais

- 20/08/1973, Jx 262/155 A Royan championnat d'Europe des canetons strales
- 20/08/1973, Jx 262/155 L'école de voile : une option sérieuse pour l'avenir sportif
- 20/08/1973, Jx 262/155 Trente-cinq croiseurs au départ des régates Prince-Hubert-de-Polignac
- 21/08/1973, Jx 262/155 Soixante et un bateaux au départ de Plymouth - La Rochelle
- 21/08/1973, Jx 262/155 Sur Tabarly et son "Pen-Duick-VI"
- 23/08/1973, Jx 262/155 Plymouth-La Rochelle : grâce au star-cat "Charisma" vainqueur toutes classes
- 23/08/1973, Jx 262/155 Aux "Six Heures de Royan" : Importante participation
- 23/08/1973, Jx 262/155 Canetons strales à Royan : Les Français Lesthum - Beck en tête du championnat d'Europe
- 23/08/1973, Jx 262/155 C'est le "star-cat" de "Charisma"... (Plymouth - La Rochelle)
- 23/08/1973, Jx 262/155 Les Français Lesthum - Beck en tête à Royan
- 23/08/1973, Jx 262/155 Melles M.-C. Hue et D. Caminade remportent le Challenge "Sud-Ouest" - "La France"
- 24/08/1973, Jx 262/155 A l'hôtel de ville les concurrents de Plymouth - La Rochelle
- 24/08/1973, Jx 262/155 Championnat d'Europe des canetons-strales
- 24/08/1973, Jx 262/155 L'équipage J.F. Pito - Ph. Gnguillin (La Rochelle) remporte le rallye de l'école de voile
- 24/08/1973, Jx 262/155 Les membres du Club Fourasin de motonautisme et de ski natuique se sont retrouvés au casino
- 24/08/1973, Jx 262/155 Lestum - Beck toujours premiers à Royan
- 24/08/1973, Jx 262/155 Une saison qui finit en beauté pour "Maraska"
- 25/08/1973, Jx 262/155 Riou-David de Châtelailon-Plage super-vainqueurs des grandes régates
- 25/08/1973, Jx 262/155 "Charisma" remporte Plymouth - La Rochelle
- 25/08/1973, Jx 262/155 Douze bateaux sont partis hier de La Rochelle vers Bénodet
- 25/08/1973, Jx 262/155 Les Français Le Stum-Beck bien placés
- 25/08/1973, Jx 262/155 Les prix ont été remis jeudi soir aux vainqueurs de Plymouth - La Rochelle
- 27/08/1973, Jx 262/155 Le "Stum-Beck" champion d'Europe des strales à Royan
- 27/08/1973, Jx 262/155 Le Stum-Beck et les Français ont pris leur revanche sur les Italiens
- 28/08/1973, Jx 262/155 Parti de La Rochelle il est rentré vainqueur à Bénodet où il fut construit
- 29/08/1973, Jx 262/155 Oléron : Le dériveur s'était aventuré dans le pertuis de Maumusson sans tenir compte des grandes marées
- 29/08/1973, Jx 262/155 Un dériveur chavire à l'île d'Oléron
- 30/08/1973, Jx 262/155 Dernière régates de la saison estivale
- 30/08/1973, Jx 262/155 Patrick Duchemin et Nicolas Vingeneux vainqueurs des régates sur 420
- 31/08/1973, Jx 262/155 Le Cercle nautique a tenu son assemblée générale et distribue les récompenses
- 31/08/1973, Jx 262/155 Les coupes de la Municipalité et du Syndicat d'initiative ont clos la saison de voile au C.N.C.O.
- 01/09/1973, Jx 262/156 Régate-Rallye du C.N.E Lupin
- 01/09/1973, Jx 262/156 Régates : Traizet-Brenot remportent définitivement le challenge Dechartre
- 03/09/1973, Jx 262/156 "Fugue" : un bateau pas comme les autres
- 04/09/1973, Jx 262/156 "La Mer" présentée par Françoise Moitessier

2.1. Archives Départementales de Charente-Maritime (ADCM)

- 06/09/1973, Jx 262/156 A l'assemblée générale du syndicat des propriétaires
06/09/1973, Jx 262/156 La Palmyre : ville de vacances
06/09/1973, Jx 262/156 La course en solitaire autour du monde part samedi
07/09/1973, Jx 262/156 Régate-rallye à Port-des-Barques Rochefort
09/09/1973, Jx 262/156 Jean-Yves Terlain (sur son "Vendredi-13) a rejoint hier La Rochelle
10/09/1973, Jx 262/156 La Palmyre : ville de vacances
11/09/1973, Jx 262/156 Au Cercle Nautique : Remise des prix de la saison
14/09/1973, Jx 262/156 En Flying Dutchman Pajot deuxième du championnat du monde
14/09/1973, Jx 262/156 Pour financer son demi-tour du monde le capitaine fait la plongée sur le port
14/09/1973, Jx 262/156 Très bonne saison pour l'école de voile
15/09/1973, Jx 262/156 Parti en 1969 le "Damien" est de retour
15/09/1973, Jx 262/156 Arrivé hier à Trousse-Chemise (Ile-de-Ré) le Damien venait de Rio sans escale
17/09/1973, Jx 262/156 Le "Damien" est de retour... après une odyssee de 52 mois 2
17/09/1973, Jx 262/156 Le "Damien" est de retour... après une odyssee de 52 mois
21/09/1973, Jx 262/156 Demain dans le cadre du "Grand Pavois" La Rochelle accueillera le "Damien"
22/09/1973, Jx 262/156 Quatre jours de plaisance non-stop
24/09/1973, Jx 262/156 "Damien" et "Grand Pavois" : Un grand week-end pour la voile rochelaise
24/09/1973, Jx 262/156 Un Salon de la voile et deux peintres qui exposent
25/09/1973, Jx 262/156 L'équipage du "Delph" recueilli par un voilier au large de Bayonne
25/09/1973, Jx 262/156 Les lames ont fait éclater en deux la coque du "Delph" échoué près de Vieux-Boucau
26/09/1973, Jx 262/156 Michel Briand son "Impensable" et sa victoire dans la Half Ton Cup
26/09/1973, Jx 262/156 "Pen-Duick" : Un bon 18 noeuds
26/09/1973, Jx 262/156 Le Rochelais Michel Briand a repris la "Half-Ton-Cup" à Elvstrom
27/09/1973, Jx 262/156 Régate-rallye sur la Charente
29/09/1973, Jx 262/156 La "pépère-cup" sera-t-elle aussi calme que son nom l'indique ?
04/10/1973, Jx 262/156 Renflouement de deux bateaux au port
05/10/1973, Jx 262/156 Le "Pen-Duick" démâté : Tabarly se déroute sur Rio pour réparer
06/10/1973, Jx 262/156 En direct du "Pen-Duick-VI"
06/10/1973, Jx 262/156 Une jeune Rochelaise gagnera-t-elle les Six Heures de Paris ?
06/10/1973, Jx 262/156 "Pen-Duick-VI" : Vingt jours seront nécessaires pour construire et poser le nouveau mât sur le bateau de Tabarly
11/10/1973, Jx 262/156 Jacky Busquet gagne le Prix des Vendanges
12/10/1973, Jx 262/156 Les Arcachonnais Touris Duchaillet Galinou champions
13/10/1973, Jx 262/156 Le Rochelais "Pappy" Sence quatrième des dragons
15/10/1973, Jx 262/156 Le Grand Prix Naviga-Sports
16/10/1973, Jx 262/156 Tabarly à Rio : "Mes chances de gagner restent intactes"
16/10/1973, Jx 262/156 Tabarly espère repartir aujourd'hui avec le nouveau mât de "Pen-Duick"
17/10/1973, Jx 262/156 Le "Pen-Duick-VI" portant un gréement de fortune
23/10/1973, Jx 262/156 Tabarly risque d'être disqualifié
29/10/1973, Jx 262/156 Deux Bordelais et un Royannais participeront à la course Sydney-

Hobart

- 30/10/1973, Jx 262/156 Assommé par sa bôme le jeune navigateur solitaire dérive pendant dix heures avant d'être secouru par un cargo
- 30/10/1973, Jx 262/156 Un navigateur solitaire sauvé par un cargo qui gagnait Rochefort-sur-Mer
- 06/11/1973, Jx 262/157 Tabarly : après la malchance un record...
- 06/11/1973, Jx 262/156 "Pen-Duick" a failli couler sous des flots de champagne et une vague d'admirateurs
- 09/11/1973, Jx 262/157 Les moteurs Evinrude
- 09/11/1973, Jx 262/157 Patrick et Queen travaillent le cuir... mais vivent sur un bateau
- 17/11/1973, Jx 262/157 La Société des régates a organisé quatre grandes fêtes nautiques en 1973
- 19/11/1973, Jx 262/157 Deux jeunes Parisiennes ont quitté La Rochelle pour faire le tour de l'Atlantique Nord sur un sloop de 12 mètres
- 20/11/1973, Jx 262/157 A la santé d'Aloa
- 24/11/1973, Jx 262/157 Yves Pajot deuxième à Hong-Kong
- 27/11/1973, Jx 262/157 Pajot privé du titre mondial par la malchance
- 28/11/1973, Jx 262/157 Alain Colas à l'arrivée à Sydney
- 28/11/1973, Jx 262/157 La plus douce des récompenses pour Alain Colas : le baiser de sa fiancée
- 29/11/1973, Jx 262/157 Coupe de Noël à Rochefort
- 08/12/1973, Jx 262/157 Tabarly le premier à Sydney... mais ses adversaires le serrent de près
- 08/12/1973, Jx 262/157 "Pen-Duick-VI" est bien le plus rapide des participants au tour du monde mais ses chances s'amenuisent
- 13/12/1973, Jx 262/157 Coupe de Noël : un succès pour le C.N.R.
- 14/12/1973, Jx 262/157 Coupe de Noël pour la S.R.R. : Cent vingt voiliers sur la rade
- 20/12/1973, Jx 262/157 "Maraska" (Ph. Girard) vainqueur en classe A
- 27/12/1973, Jx 262/157 L'école de voile se porte bien
- 02/01/1974, Jx 262/158 Démâté une seconde fois le "Pen-Duick-VI" a perdu irrémédiablement ses chances
- 02/01/1974, Jx 262/158 Entre deux ports et entre deux années : La Société des régates
- 02/01/1974, Jx 262/158 Les anciens cap-horniers : "Chapeau bas devant les concurrents de la course autour du monde"
- 02/01/1974, Jx 262/158 Tabarly : c'est fini
- 03/01/1974, Jx 262/158 Pen-Duick-VI : Une chance de repartir ?
- 03/01/1974, Jx 262/158 L'architecte du "Pen-Duick-VI" : "Nous n'avons pas été trop audacieux dans la conception du bâtiment."
- 04/01/1974, Jx 262/158 Eric Tabarly veut continuer
- 04/01/1974, Jx 262/158 Le Club Rochelais de motonautisme et de ski nautique s'est réuni en assemblée générale
- 05/01/1974, Jx 262/158 Le calendrier des régates organisées par les clubs de la région de Rochefort
- 08/01/1974, Jx 262/158 Eric Tabarly pourrait prendre le départ vers le 18 janvier
- 08/01/1974, Jx 262/158 Une troisième victime dans la course autour du monde : Un marin du "Great-Britain-II"
- 12/01/1974, Jx 262/158 Salon de la navigation de plaisance : 350 000 visiteurs attendus
- 15/01/1974, Jx 262/158 Les industries nautiques du département en vedette au Salon de la

- navigation de plaisance : "Damien" à l'honneur
29/01/1974, Jx 262/158 Au Conseil municipal modification des limites communales
30/01/1974, Jx 262/158 Après la visite de M. Pompidou des centrales nucléaires sur le littoral charentais ?
31/01/1974, Jx 262/158 "Damien" honoré par le Phylum-Club
01/02/1974, Jx 262/158 Sept concurrents du tour du monde ont passé le cap Horn
08/02/1974, Jx 262/158 A La Rochelle : Premiers bords du Championnat d'hiver
08/02/1974, Jx 262/158 Quand le "Jackal" a-t-il quitté le havre d'échouage ?
09/02/1974, Jx 262/158 Disparu au large de la Charente-Maritime le voilier était attendu mercredi à Bordeaux
12/02/1974, Jx 262/158 Les bateaux ont couru si vite... qu'ils ne sont pas arrivés
19/02/1974, Jx 262/158 Le naufragé volontaire
22/02/1974, Jx 262/158 Au Club Nautique Rochefortais : bilan satisfaisant
22/02/1974, Jx 262/158 Contact radio rétabli avec "Pen-Duick-VI"
26/02/1974, Jx 262/158 Les chantiers Dufour ont fêté l'oscar de l'exportation
01/03/1974, Jx 262/159 Industrialisation et emploi
05/03/1974, Jx 262/159 Industrialisation et emploi
11/03/1974, Jx 262/159 Les frères Follenfant au Japon
20/03/1974, Jx 262/159 42 à l'heure sur l'eau et réputé absolument insubmersible
29/03/1974, Jx 262/159 Alain Colas a battu en 57 jours le record de sir Francis Chichester
29/03/1974, Jx 262/159 Colas : Un baiser attendu 6 mois et 20 jours
01/04/1974, Jx 262/159 Navigation de plaisance : un bureau provisoire va préparer une association des ports du Ponant
04/04/1974, Jx 262/159 Au Grand-Pavois l'assemblée générale de l'école de voile
09/04/1974, Jx 262/159 Vingt optitmists construits par quinze enfants ont reçu le baptême
10/04/1974, Jx 262/159 Aujourd'hui : La fin de la grande boucle pour "Great-Britain II"
12/04/1974, Jx 262/159 M. Coury préfet visite Dufour S.A.
12/04/1974, Jx 262/159 Première régates de l'année au C.N.E. Lupin
12/04/1974, Jx 262/159 Les meilleurs barreurs du Sud-Ouest à la Semaine préolympique d'Hyères
15/04/1974, Jx 262/159 Le "Sayula-II" (Mexique) remporte le tour du monde à la voile
15/04/1974, Jx 262/159 Moins de difficultés dans les basses latitudes australes que dans la Manche pour l'équipage du "Grand Louis" (troisième au classement général)
18/04/1974, Jx 262/159 A Royan le XIIe Grand Prix Midi-Atlantique et le championnat des 420 ont connu le succès
18/04/1974, Jx 262/159 Grande première à la Société des régates
22/04/1974, Jx 262/159 A Palma de Majorque Chéret et Achard à l'honneur
29/04/1974, Jx 262/159 Le Rochelais Boutemy en tête de "l'Europe Gold cup Gallia"
30/04/1974, Jx 262/159 Sélection à Maubuisson pour le championnat de France
02/05/1974, Jx 262/160 La Rochelle - Les Sables d'Olonne : Arca El Pepito et Sterne II
02/05/1974, JX 262/160 L'absence de vent a retardé les concurrents de la course Arcachon - Royan
03/05/1974, Jx 262/160 Le C.E.S Fabre d'Eglantine a son école de voile
03/05/1974, Jx 262/160 Un nouveau Zodiac à la disposition des pompiers
06/05/1974, Jx 262/160 A Hyères des Charentais ont participé à la VIe Semaine préolympique
07/05/1974, Jx 262/160 Une vedette ensablée aux Minimes : nouveau siège du Club Rochelais Motonautique

- 09/05/1974, Jx 262/160 L'école de voile prépare la saison
- 10/05/1974, Jx 262/160 Première régata du Club Nautique : Trente-quatre dériveurs au départ
- 16/05/1974, Jx 262/160 Les Rochelais François et Bouchon aux championnats du monde
- 17/05/1974, Jx 262/160 Les Minimes : les joies simples de la fête
- 18/05/1974, Jx 262/160 Championnats d'Académie à Fouras
- 20/05/1974, Jx 262/160 "Sovereign" un des pôles d'attraction de la Semaine internationale de La Rochelle
- 23/05/1974, Jx 262/160 A la Société des régates : M. Proux président a donné sa démission
- 23/05/1974, Jx 262/160 Avant la XIe Semaine internationale de la voile
- 23/05/1974, Jx 262/160 XIe Semaine internationale de la voile : le programme
- 24/05/1974, Jx 262/160 La Rochelle capitale mondiale de la voile pour une semaine
- 24/05/1974, Jx 262/160 La Semaine de La Rochelle : Mille bateaux au départ aujourd'hui
- 24/05/1974, Jx 262/160 La Rochelle : XIe Semaine internationale de la voile
- 25/05/1974, Jx 262/160 Le naufrage de l'île d'Oléron
- 25/05/1974, Jx 262/160 Un bateau de plaisance chavire dans les brisants au large de l'île d'Oléron
- 25/05/1974, Jx 262/160 XIe Semaine internationale de la voile : Cent deux bateaux en course
- 27/05/1974, Jx 262/160 Le "Pen-Duick-VI" à destination de Newport
- 27/05/1974, Jx 262/160 La Rochelle : XIe Semaine internationale de la voile
- 28/05/1974, Jx 262/160 La Rochelle : XIe Semaine internationale de la voile
- 28/05/1974, Jx 262/160 Le "Calimero" remorqué par un chalutier est arrivé hier matin à La Rochelle
- 28/05/1974, Jx 262/160 Sovereign battu par son rating
- 29/05/1974, Jx 262/160 La Rochelle : XIe Semaine internationale de la voile
- 30/05/1974, Jx 262/160 La Rochelle : XIe Semaine internationale de la voile
- 30/05/1974, Jx 262/160 Shoupilouliouma gagne la Coupe Christina
- 31/05/1974, Jx 262/160 La Rochelle : XIe Semaine internationale de la voile
- 01/06/1974, Jx 262/160 Du plus petit... au plus grand
- 01/06/1974, Jx 262/160 Le "Sovereign" à La Rochelle pour la Semaine de la voile
- 01/06/1974, Jx 262/160 Semaine de la voile à La Rochelle
- 01/06/1974, Jx 262/160 La Rochelle : XIe Semaine internationale de la voile
- 03/06/1974, Jx 262/160 La Rochelle : XIe Semaine internationale de la voile
- 03/06/1974, Jx 262/160 La Semaine de La Rochelle : les dériveurs en douceur
- 03/06/1974, Jx 262/160 Pentecôte : calme plat : Toutes voiles dehors à La Rochelle... et à Pauillac
- 04/06/1974, Jx 262/160 La Semaine de La Rochelle : la remise des prix
- 04/06/1974, Jx 262/160 Le week-end de la Pentecôte : la ruée vers les sables d'or...
- 04/06/1974, Jx 262/160 La Rochelle : XIe Semaine internationale de la voile
- 05/06/1974, Jx 262/160 La Rochelle : XIe Semaine internationale de la voile
- 05/06/1974, Jx 262/160 La Semaine de la voile : une manifestation "hors les murs"
- 06/06/1974, Jx 262/160 La voile une discipline en plein essor
- 06/06/1974, Jx 262/160 La naissance d'un voilier de haute mer
- 11/06/1974, Jx 262/160 Epreuves d'initiation : Première Voile du "Figaro"
- 12/06/1974, Jx 262/160 Boissière - Vigoureux en tête des 470 à Royan
- 13/06/1974, Jx 262/160 De très nombreux participants au XVe Championnat de la Côte de Beauté

- 17/06/1974, Jx 262/160 M. Jules Poggi devient président de la Société des régates
17/06/1974, Jx 262/160 L'aménagement des Minimés
21/06/1974, Jx 262/160 Les régates de Printemps à Fouras furent un succès
28/06/1974, Jx 262/160 Pour Aline et Dominique les "filles de La Rochelle" les exploits de Tabarly à la portée de tous
28/06/1974, Jx 262/160 Les filles de La Rochelle à bon port...
28/06/1974, Jx 262/160 Les nouvelles filles de La Rochelle
05/07/1974, Jx 262/161 Le "33-Export" a fait escale dans notre ville
09/07/1974, Jx 262/161 Motonautisme : Sylvio Rosada et le C.R.M sont champions de France
10/07/1974, Jx 262/161 Stage de voile pour les élèves de Saint-Pierre
16/07/1974, Jx 262/161 Image vacances
17/07/1974, Jx 262/161 A Fouras colliers tahitiens pour ceux du "DJELALI"
18/07/1974, Jx 262/161 La marine revient à la voile
19/07/1974, Jx 262/161 Les championnats fédéraux dès dimanche à La Rochelle
22/07/1974, Jx 262/161 Aux championnats de France à La Rochelle Granger-Wacquez (F.D.) S. Maury (Finn) leaders
23/07/1974, Jx 262/161 Busquet gagne et prend la tête
23/07/1974, Jx 262/161 Cap sur le port du Douhet pour "les Mauzines"
23/07/1974, Jx 262/161 Le championnat fédéral a reçu la visite du représentant de M. Maizeaud
23/07/1974, Jx 262/161 Sud-Ouest Vacances
24/07/1974, Jx 262/161 Remise des prix et coupes au club de voile
24/07/1974, Jx 262/161 Serge Maury reprend la tête
24/07/1974, Jx 262/161 Succès de la régates du Sucre et des compétitions du week-end
25/07/1974, Jx 262/161 Serge maury talonné par J.-J. Granchamp
25/07/1974, Jx 262/161 Royan - Tunis : l'odyssée d'une "Belle-Emilie"
25/07/1974, Jx 262/161 Les loges sont réservées
26/07/1974, Jx 262/161 Aunis-Saintonge Vacances
26/07/1974, Jx 262/161 Serge Maury rejoint par Jacques Busquet
27/07/1974, Jx 262/161 Sixième titre pour Serge Maury Martin-Dominguez gagnent en F.D.
27/07/1974, Jx 262/161 Sud-Ouest Vacances
30/07/1974, Jx 262/161 Temps gris mer calme pour les vingt solitaires de la Course de "l'Aurore"
30/07/1974, Jx 262/161 Aunis-Saintonge Vacances
31/07/1974, Jx 262/161 La course de "l'Aurore"
31/07/1974, Jx 262/161 Yachting : l'équipage Bornert vainqueur du XIIe championnat du Coureau d'Oléron
31/07/1974, Jx 262/161 Yachting : Les Quatre Heures de La Rochelle : Participation sans cesse en augmentation
02/08/1974, Jx 262/161 Allaule - Gouin et Champenois-Bertin s'adjugent les Coupes de la S.R.F.
02/08/1974, Jx 262/161 France et Christian Guillain : Simplement l'amour de la mer...
03/08/1974, Jx 262/161 Le "skibat" fait fureur sur les plages rétaises
05/08/1974, Jx 262/161 Le "Zodiac" de la gendarmerie maritime et la voltige aérienne
08/08/1974, Jx 262/161 A Chaussad-Ratier la Coupe des Jets
10/08/1974, Jx 262/161 L'inauguration du local affecté à la Société nationale de sauvetage

- en mer
- 12/08/1974, Jx 262/161 Le Cercle Nautique a tenu son assemblée générale
- 12/08/1974, Jx 262/161 Succès des régates du Cercle Nautique
- 13/08/1974, Jx 262/161 Le nouveau port des dériveurs
- 13/08/1974, Jx 262/161 Les écoles de voiles font le plein
- 13/08/1974, Jx 262/161 Yachting : Le club de Boyardville détenteur du Challenge Wilkinson
- 14/08/1974, Jx 262/161 Traizet - Mauroy (Châtelailon) remportent le championnat promotionnel des 470
- 15/08/1974, Jx 262/161 L'école de voiles des Marsouins
- 16/08/1974, Jx 262/161 Les Châtelailonnais Traizet - Mauroy vainqueurs du championnat promotionnel des 470
- 16/08/1974, Jx 262/161 Yachting : Le IVe championnat de l'île d'Oléron
- 16/08/1974, Jx 262/161 Le Club Nautique Lupin : Ecole de voile et centre de sauvetage
- 17/08/1974, Jx 262/161 America's Cup : "France" opposé à "Southern-Cross"
- 19/08/1974, Jx 262/161 Régates...
- 19/08/1974, Jx 262/161 Trop peu de vent pour la régata "les Six Heures de Royan"
- 20/08/1974, Jx 262/161 A l'école de voile
- 21/08/1974, Jx 262/161 La saison des régates
- 22/08/1974, Jx 262/161 "France" et "Southern-Cross" aux prises pour l' "America"
- 22/08/1974, Jx 262/161 Voile : Quarante-deux bateaux au départ de la XIXe Coupe Polignac
- 23/08/1974, Jx 262/161 L'équipage Pépin - Cavalié détenteur du challenge "Sud-Ouest" - "La France"
- 23/08/1974, Jx 262/161 Ecole de voile
- 23/08/1974, Jx 262/161 Half Ton Cup 74
- 24/08/1974, Jx 262/161 Inauguration au fort La Rade de la base nautique
- 24/08/1974, Jx 262/161 L'école de ski nautique du C.M.R
- 24/08/1974, Jx 262/161 Les vainqueurs des dernières régates
- 25/08/1974, Jx 262/161 America's Cup : "France" nettement dominé
- 25/08/1974, Jx 262/161 "France" peut en appeler d'une défaite trop lourde
- 26/08/1974, Jx 262/161 Half Ton Cup : Beaucoup de casse pour une première manche
- 27/08/1974, Jx 262/161 Les grandes régates de Fouras : un magnifique spectacle
- 27/08/1974, Jx 262/161 Publicité port des Minimes
- 28/08/1974, Jx 262/161 Club et école de voile : un bilan positif
- 29/08/1974, Jx 262/161 America's Cup : A l'heure des bilans les Français constatent leur impuissance
- 29/08/1974, Jx 262/161 Half Ton Cup 74 : "Zett" et "Golden-Shamtock" abandonnent "Grégal" et "Récréation en tête"
- 29/08/1974, Jx 262/161 La Rochelle : "Grégal" (France) en tête de la Half-Ton-Cup
- 02/09/1974, Jx 262/162 Half Ton Cup : "North-Star" vainqueur à La Rochelle
- 03/09/1974, Jx 262/162 Après une bonne saison le Cercle Nautique a remis ses prix
- 03/09/1974, Jx 262/162 Les Groumelec - Denis vainqueur des régates
- 03/09/1974, Jx 262/162 Les régates de clôture au C.N.C.O.
- 05/09/1974, Jx 262/162 Championnat de France interclubs : Les skieurs rochelais quatrièmes à Angoulême
- 10/09/1974, Jx 262/162 America's Cup : Une victoire enfin pour le "France"
- 11/09/1974, Jx 262/162 Le Cercle Nautique Couardais a tenu son assemblée générale

2.2. Centre de Documentation du quotidien Sud-Ouest (CDSO)

- 11/09/1974, Jx 262/162 Le voilier "Pégase" a fait à Boyardville l'admiration des vacanciers et des Oléronnaïses
- 11/09/1974, Jx 262/162 Un sport dangereux pour les néophytes : la navigation de plaisance par mauvais temps
- 12/09/1974, Jx 262/162 Courageous surclasse Southern Cross.;
- 14/09/1974, Jx 262/162 America's Cup : la victoire semble déjà assurée pour Courageous.
- 16/09/1974, Jx 262/162 Première sortie officielle samedi dernier pour la nouvelle vedette de sauvetage en mer
- 16/09/1974, Jx 262/162 A "La Prairie" : large mouvement de solidarité lors des journées portes ouvertes de l'entreprise
- 19/09/1974, Jx 262/162 Après les championnats de Carnac-la-Trinité : La section optimists rochelaise et Claude Harlé voient l'avenir en rose
- 23/09/1974, Jx 262/162 Deux pêcheurs de Loire-Atlantique récupérés sains et saufs par la vedette garde-pêche "Marjolaine" de La Rochelle
- 23/09/1974, Jx 262/162 Le Grand Pavois : une affaire qui marche
- 24/09/1974, Jx 262/162 "Damien" une odyssee pour deux Ulysse
- 25/09/1974, Jx 262/162 Régate rallye sur la Charente
- 26/09/1974, Jx 262/162 Tourisme : L'été 74 considéré comme satisfaisant en dépit de la conjoncture économique
- 04/10/1974, Jx 262/162 La régata-rallye du C.N.E.L. : une flotille sur la Charente
- 11/10/1974, Jx 262/162 Au club nautique : bilan d'une saison
- 17/10/1974, Jx 262/162 L'équipage Claude et Nadine Perrocheau vainqueur en série D 5 au C.N.E. Lupin
- 19/10/1974, Jx 262/162 Dans une lettre au ministre de l'industrie le préfet de région évoque la situation préoccupante de l'emploi en Poitou-Charentes
- 21/10/1974, Jx 262/162 I- René Sence à la barre : le vent est bon !
- 02/11/1974, Jx 262/163 Vingt-cinq équipages ont participé à la première régata organisée par le C.O.R.O
- 14/11/1974, Jx 262/163 Haegeli a remporté la Coupe Atlantique des "solings"
- 21/11/1974, Jx 262/163 La plaisance dans une mauvaise passe
- 28/11/1974, Jx 262/163 "Zodiac" a fêté la Sainte-Catherine
- 06/12/1974, Jx 262/163 Le temps de la crise chez Michel Dufour
- 07/12/1974, Jx 262/163 Demain coupe de Noël à La Rochelle
- 16/12/1974, Jx 262/163 Concentration de dériveurs pour la régata de Noël
- 16/12/1974, Jx 262/1163 L'école de voile en plein essor
- 23/12/1974, Jx 2562/163 Un dossier "Ville Moyenne" en préparation sur quatre thèmes : la mer le centre-ville les secteurs périphériques les transports
- 28/12/1974, Jx 262/163 1974 dans le monde : l'année de la crise
- 31/12/1974, Jx 262/163 Au Club Nautique Rochefortais une joyeuse fin d'année

2.2 Centre de Documentation du quotidien Sud-Ouest (CDSO)

- 25/12/1952, C52/79 Déjouant tous les pronostics Bombard a réussi
- 03/01/1953, C52/79 Le docteur Bombard est arrivé à New York
- 07/01/1953, C52/79 Vainqueur de l'Atlantique et... des lazzi "Bombard-L'hérétique" a reçu à Orly un accueil triomphal
- 07/01/1953, C52/79 " 65 jours seul sur mon radeau : 25 kilos d'amaigrissement..."
- 27/03/1953, C52/79 "Si c'était à refaire je ne recommencerais pas..." déclare le docteur

Bombard

- 08/07/1970, C52/79 Michel Dufour S.A prévoit une nouvelle extension
- 14/10/1970, C52/79 L'aménagement du port de plaisance exige quatre millions de francs supplémentaires
- 08/01/1971, C52/79 Le Xe Salon de la navigation de plaisance fait une large place aux constructeurs du Sud-Ouest
- 23/01/1971, C52/79 Bilan assez favorable au Xe Salon de la navigation de plaisance
- 06/04/1971, C52/79 Ports services
- 06/04/1971, C52/79 Les trente entreprises du grand Sud-Ouest réalisent 80 % de la production nationale
- 06/04/1971, C52/79 La révolution de la navigation de plaisance
- 14/06/1971, C52/79 Conseil municipal : le port de plaisance est lancé
- 23/09/1971, C52/79 A propos du port des Minimes : Licenciement et ponton...
- 30/09/1971, C52/79 Ils ont tenu la vedette durant la saison : "Morbic" "Maraska" "Tequila" et un dernier né "Proton"
- 30/09/1971, C52/79 Tous les ports de plaisance soumis désormais au même règlement
- 06/10/1971, C52/79 Le goût de l'aventure
- 13/10/1971, C52/79 Le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques à l'heure de la régionalisation
- 30/10/1971, C52/79 Pleins feux sur les Minimes
- 01/11/1971, C52/79 Les travaux du Conseil municipal
- 09/11/1971, C52/79 Pourquoi n'avoir pas consulté par référendum tous les Rochelais sur le port de plaisance des Minimes ?
- 15/01/1972, C52/79 XIe Salon international de la navigation de plaisance
- 15/02/1973, C52/79 Cri d'alarme des Américains : la pollution des mers plus inquiétante qu'on le croit
- 21/06/1973, C52/79 Un port de plaisance dans le site de Talmont ?
- 25/07/1973, C53/79 Le projet du port de Talmont soumis aujourd'hui à la commission supérieure des sites
- 26/07/1973, C52/79 La commission des sites dit non au port de plaisance de Talmont
- 12/01/1974, C52/79 Au Salon de la navigation de plaisance optimisme malgré tout...
- 24/01/1974, C52/79 Conséquence de la crise de l'énergie : L'industrie des matières plastiques de la région en première ligne
- 24/01/1974, C52/79 Les incertitudes de trois fabricants de bateaux de plaisance
- 25/01/1974, C52/79 Les sociétés Leroy-Somer (Angoulême) et Michel Dufour (La Rochelle) Oscar 1973 de l'exportation
- 09/02/1974, C52/79 Après l'incendie chez Arcoa chômage technique pendant quelques jours
- 30/04/1974, C52/79 Zodiac : Alerte à la santé des travailleurs
- 21/11/1974, C52/79 85 licenciements dans l'industrie des bateaux de plaisance
- 23/11/1974, C52/79 Le personnel des établissements Dufour devant les menaces de licenciement
- 18/12/1974, C52/79 La crise chez Michel Dufour
- 11/01/1975, C52/79 Le XIVe Salon de la navigation
- 20/04/1975, C52/79 Alain Bombard parle de la pollution
- 19/06/1975, C52/79 A La Rochelle le personnel de la voilerie Tasker dépose ses revendications
- 25/06/1975, C52/79 L'avenir de l'agglomération à livre blanc ouvert
- 08/08/1975, C52/79 Cinq cents employés de "Zodiac" en chômage technique à Rochefort

- 16/09/1975, C52/79 Yachting-France Lanaverre et Morin se rapprochent
- 23/09/1975, C52/79 Conflit chez Dufour : Les ouvriers C.G.T occupent le service commercial
- 25/09/1975, C52/79 La Rochelle : Chez Dufour la position se durcit
- 25/09/1975, C52/79 Chez Michel Dufour S.A. le groupe des compresseurs occupé
- 26/09/1975, C52/79 Dufour S.A. : Vers une détente...
- 01/10/1975, C52/79 Alsthom : 1 200 grévistes. Ridoret et Dufour occupés
- 02/10/1975, C52/79 Chez Dufour S.A. le conflit est résolu
- 15/10/1975, C52/79 Quarante et un bateaux commandés à Zodiac par la gendarmerie
- 04/12/1975, C52/79 A l'entreprise Dufour à La Rochelle trente-neuf licenciements prévus pour la fin de cette année
- 04/12/1975, C52/79 Dufour - La Rochelle : Pour éviter 39 licenciements les cadres proposent la création d'un directoire
- 04/12/1975, C52/79 Trente-neufs licenciements chez Dufour à La Rochelle
- 17/01/1976, C52/79 "Une attente un peu crispée"
- 18/01/1976, C52/79 L'année 1976 sera cruciale
- 21/01/1976, C52/79 Le département au Salon nautique : L'empire du croiseur moyen
- 12/02/1976, C52/79 Yachting-France (Arcachon) : Onze vedettes en partance pour le Zaïre.
- 28/02/1976, C52/79 I - Les minimes s'équipent d'un Centre nautique et d'un Centre d'accueil
- 01/03/1976, C52/79 II - Géré par les auberges de jeunesse le Centre d'accueil des Minimes aura deux cents lits
- 03/03/1976, C52/79 Le Conseil municipal adopte le plan d'aménagement des Minimes
- 12/05/1976, C52/79 Situation bloquée dans la métallurgie et grève chez Dufour
- 13/05/1976, C52/79 Le travail a repris chez Dufour
- 14/05/1976, C52/79 Le point de la situation à Dufour S.A. (Périgny)
- 28/05/1976, C52/79 La C.G.T contre le baron Bich prêt à sauver le numéro1 du bateau de plaisance
- 01/06/1976, C52/79 Reprise du travail chez Dufour à La Rochelle
- 01/07/1976, C52/79 Port des Minimes : Des équipements qui se font attendre
- 04/08/1976, C52/79 Course de "l'Aurore" : Vingt-sept au départ
- ?/09/1976, C52/79 Le Conseil municipal vote le projet de construction du port de plaisance
- 13/09/1976, C52/79 Dautet rajeuni : Une couche de sciences un voile de sports
- 18/09/1976, C52/79 Grand pavois :Cent sept bateaux exposés
- 08/10/1976, C52/79 Le plan Barre et la navigation de plaisance
- 23/10/1976, C52/79 Grève éclair chez Dufour
- 23/10/1976, C52/79 Trois vedettes arcachonnaises pour la Garde nationale tunisienne
- 12/11/1976, C52/79 Les salaires de Yachting-France
- 04/12/1976, C52/79 Les délégués C.G.T de Zodiac et les conditions de sécurité de travail
- 16/12/1976, C52/79 Entreprise Lanaverre
- 28/12/1976, C52/79 C.G.T Ets Lanaverre
- 21/01/1977, C52/79 L'urbanisation des Minimes présentée aujourd'hui à Paris
- 31/01/1977, C52/79 Satisfaction pour les chantiers du Sud-Ouest
- 09/02/1977, C52/79 Arcachon : C'est le premier chalutier de série en plastique
- 26/02/1977, C52/79 La C.G.T de Zodiac prie d'insérer
- 10/05/1977, C52/79 Zodiac s'étend mais pas à Rochefort
- 07/06/1977, C52/79 Le port des Minimes terminé d'ici trois ans
- 14/06/1977, C52/79 La Rochelle voile au vent

- 22/06/1977, C52/79 Conflit aux Ets Lanaverre de La Bastide et de Pessac
- 03/08/1977, C52/79 Bassin à flot intérieur : Nouvelle gestion pour une nouvelle jeunesse
- 09/09/1977, C52/79 Cinquante-deux employés au chômage : Il faut aider la voilerie Chéret
- 15/09/1977, C52/79 La plaisance cherche des vents favorables
- 17/09/1977, C52/79 Cinquième Grand Pavois à La Rochelle
- 18/09/1977, C52/79 Parce que la plaisance française a désormais le vent dans la voiles
- 20/09/1977, C52/79 La vase à l'assaut de la rade
- 21/09/1977, C52/79 A quoi sert un animateur industriel ?
- 21/09/1977, C52/79 La vase à l'assaut de la rade
- 22/09/1977, C52/79 La vase à l'assaut de la rade
- 23/09/1977, C52/79 La vase à l'assaut de la rade
- 03/10/1977, C52/79 Conseil supérieur de la navigation de plaisance : Jean-Claude Menu
présidera la délégation régionale
- 10/10/1977, C52/79 Conseil supérieur de la plaisance : La planche à voile mise à l'index ?
- 15/10/1977, C52/79 "Pourquoi fabriquer des bateaux si on ne peut les mettre à l'eau ?"
- 26/10/1977, C52/79 Ouverture du 1er Festival international du film de voile
- 09/12/1977, C52/79 Dufour S.A. s'allie aux collants Coleroy et fabriquera des bateaux dans
les Vosges
- 13/12/1977, C52/79 L'extension pour conserver le crédit
- 31/12/1977, C52/79 Les deux "chevaux de bataille" de Renault-Marine-Couach
- 14/01/1978, C52/79 1300 bateaux pour faire rêver
- 15/01/1978, C52/79 "Des p'tits bateaux pas trop chers..."
- 20/01/1978, C52/79 Deux semaines de la voile concurrentes du Grand Pavois annoncées au
Salon Nautique
- 29/01/1978, C52/79 Alain Bombard le médecin des mers
- 02/02/1978, C52/79 Navigation de plaisance : La délégation Poitou-Charentes du Conseil
supérieur
- 03/02/1978, C52/79 Navigation de plaisance : une clientèle très hésitante
- 07/02/1978, C52/79 La Rochelle : Deux implantations dans la plaisance
- 08/02/1978, C52/79 Mme Pasquier : Visite éclair à rochefort
- 22/02/1978, C52/79 400 000 bateaux pour l'été
- 04/03/1978, C52/79 Etablissements Lanaverre Pessac
- 15/03/1978, C52/79 Aux Minimés... Maxi-travaux
- 16/03/1978, C52/79 Aux minimés... Maxi-travaux
- 19/04/1978, C52/79 Le défi français
- 19/04/1978, C52/79 Le groupe Paul-Emile Victor propose un plan pour lutter efficacement
contre la pollution en mer
- 25/04/1978, C52/79 A l'écoute du monde entier
- 07/05/1978, C52/79 Du sport pour ce week-end
- 08/05/1978, C52/79 Les ports du Ponant aideront la Bretagne
- 11/05/1978, C52/79 La voilerie Ancel-de Vries : La grande souplesse d'une petite unité
- 14/05/1978, C52/79 Du gros temps pour les petits voiliers
- 16/05/1978, C52/79 Critérium international des soling 78
- 16/05/1978, C52/79 La victoire des "gros temps"
- 18/05/1978, C52/79 Après l'accident mortel de La Rochelle
- 10/06/1978, C52/79 "France-II" persiste... et "Pen-Duick" signe
- 15/06/1978, C52/79 Les Minimés : Un grand chantier en évolution
- 24/06/1978, C52/79 Lanaverre (Pessac) sans doute lundi en règlement judiciaire

- 25/06/1978, C52/79 Premier pas vers le permis
28/06/1978, C52/79 Bordeaux : Le tribunal toujours pas saisi de la mise en règlement de Lanaverre
11/07/1978, C52/79 Au-delà de l'horizon : Sur les Traces de l'Atlantide avec Alain Bombard
12/07/1978, C52/79 Pessac : Occupation des ateliers Lanaverre et 110 licenciements
13/07/1978, C52/79 Des inculpations mettent le bénévolat en péril après la régates tragique de la Semaine de la voile
18/07/1978, C52/79 Venise domine les mers
24/07/1978, C52/79 Devenu "Aquitaine" l'ex-"France II" du baron Bich à l'aube d'une nouvelle carrière
25/07/1978, C52/79 Au-delà de l'horizon : Les navires incoulables
25/07/1978, C52/79 Les "pauses café" de la mer : Vingt-huit nouveaux mouillages publics
26/07/1978, sanscote Mise en eau du bassin Marillac photographie de Jean Gaillard
28/07/1978, C52/79 La Rochelle - Les Minimes : Le dernier bassin mis en eau
01/08/1978, C52/79 Au-delà de l'horizon : Henri le navigateur
06/08/1978, C52/79 Jacques Périlliat : "Une affaire grave"
08/08/1978, C52/79 Alain Bombard raconte Darwin et la mer
11/08/1978, C52/79 Le Tour de France à la voile : Sportif et populaire
15/08/1978, C52/79 Au-delà de l'horizon : Dans le sillage des vaisseaux fantômes
17/09/1978, C52/79 Le Grand Pavois : Six ans d'histoire
20/09/1978, C52/79 Lanaverre
21/09/1978, C52/79 175 voiliers au Grand Pavois
22/09/1978, C52/79 Un très "Grand Pavois"
24/09/1978, C52/79 Grand Pavois à La Rochelle
25/09/1978, C52/79 La foule de tous les records
25/09/1978, C52/79 Trois mois en mer sur une "coquille" de six mètres
27/09/1978, C52/79 Des exposants heureux après le Grand Pavois de La Rochelle
28/09/1978, C52/79 Grand Pavois : la rançon du succès
03/10/1978, C52/79 Le personnel de Lanaverre propose un plan de redémarrage
12/10/1978, C52/79 Pas de licenciement chez Dufour
13/10/1978, C52/79 Comme prévu : printemps 79
11/11/1978, C52/79 L'Europe du sport à La Rochelle
13/11/1978, C52/79 Zodiac : le travail à la carte
14/11/1978, C52/79 Vingt-deux champions ont déjeuné à l'Elysée
14/11/1978, C52/79 Une équipe pour redresser la barre
15/11/1978, C52/79 Lanaverre : "Nous avons un acquéreur pour la réouverture immédiate"
16/11/1978, C52/79 Tabarly : le règne des mutlicoques
16/11/1978, C52/79 Tabarly en studio
22/11/1978, C52/79 Marins quand même...
24/11/1978, C52/79 Lanaverre : La C.G.T manifeste à l'hôtel de ville de Libourne
30/12/1978, C52/79 Vers l'apaisement dans l'affaire de "la Semaine de la voile" ?
04/01/1979, C52/79 Plaisance rimera avec assurance
12/01/1979, C52/79 Lanaverre
12/01/1979, C52/79 Le grand rendez-vous
13/01/1979, C52/79 Le retour au dériveur habitable
14/01/1979, C52/79 Le Sud-Ouest au Salon nautique. Voile au Nord moteur au sud.
16/01/1979, C52/79 Zodiac (Rochefort) prend le contrôle d'Aérazur Aéronautiques

- 19/01/1979, C52/79 Les nouveautés nautiques du Sud-Ouest
25/01/1979, C52/79 Halte au coup de force Lanaverre
02/02/1979, C52/79 Les savants alliés des poissons
07/02/1979, C52/79 Chez Lanaverre (Bordeaux) on attend le plan Dubigeon
15/02/1979, C52/79 Meschers : le port ou la mort
21/02/1979, C52/79 Des chantiers navals et des hommes
23/02/1979, C52/79 Des chantiers navals des hommes
01/03/1979, C52/79 Les Minimés en chantier : réalités d'un grand port de plaisance
02/03/1979, C52/79 Les Minimés en chantier : Réalités d'un grand port de plaisance
03/03/1979, C52/79 Les Minimés en chantier : Réalités d'un grand port de plaisance
05/03/1979, C52/79 Les Minimés en chantier : Réalités d'un grand port de plaisance
06/03/1979, C52/79 Les Minimés en chantier : Réalités d'un grand port de plaisance
19/03/1979, C52/79 Inauguration à Aigrefeuille
22/03/1979, C52/79 Parachutes : Zodiac-Aerazur prend le contrôle du dernier concurrent français
29/03/1979, C52/79 Accident à la Semaine de la voile : Décision apaisante du tribunal maritime
10/04/1979, C52/79 Royan capitale de la côte de Beauté
10/04/1979, C52/79 Fouras : Station balnéaire fréquentée
27/04/1979, C52/79 Lanaverre : Le Grand Pavois à la Chambre de commerce
09/05/1979, C52/79 La plaisance dans le Grand Sud-Ouest
10/05/1979, C52/79 Bordeaux... et La Rochelle
24/05/1979, C52/79 La Rochelle : Premiers départs de la Semaine de la voile
24/05/1979, C52/79 Mesures de "surveillance" accrues
25/05/1979, C52/79 Force 7 pour la première manche
25/05/1979, C52/79 Six bateaux pour toutes les plaisances
27/05/1979, C52/79 A pied à cheval et en voile
28/05/1979, C52/79 Chéret champion de France des soling
04/06/1979, C52/79 Le vent : un lève-tard
05/06/1979, C52/79 Bon comportement des Méditerranéens
21/06/1979, C52/79 Les courses-croisières en danger de mort estime le président des Régates Rochelaises
22/06/1979, C52/79 Eau : Chef d'oeuvre en péril...
22/06/1979, C52/79 La Rochelle : 43 licenciements chez Mallard et grève chez Dufour
02/07/1979, C52/79 "V.S.D" : La victoire du classicisme
06/07/1979, C52/79 Bateau pendu rue Porte-Dijéaux
07/07/1979, C52/79 Michel Malinovski : La Transat en double trop facile
08/07/1979, C52/79 Deux femmes sur un bateau
23/07/1979, C52/79 Bombard raconte : Slocum premier tour du monde en solitaire
30/07/1979, C52/79 Le pense-bête des plaisanciers
?/08/1979, C52/79 Plaisanciers : sécurité et autodiscipline
09/08/1979, C52/79 Le champion Jeandot avec un bateau réglé comme une horloge
15/08/1979, C52/79 10 morts 7 disparus 25 bateaux coulés en mer d'Irlande
15/08/1979, C52/79 Navigation de plaisance
16/08/1979, C52/79 "C'était le cap Horn en pire"
16/08/1979, C52/79 La dramatique Fastnet
16/08/1979, C52/79 Le drame de la mer d'Irlande
17/08/1979, C52/79 Pendant que la Fastnet compte ses morts la chasse aux épaves a com-

mencé...

- 18/08/1979, C52/79 Les plaisanciers manifestent
22/08/1979, C52/79 C.G.T. Lanaverre
22/08/1979, C52/79 L'enfer du Fastnet avec une voile déchirée...
03/09/1979, C52/79 Les champions d'Europe de soling sont brésiliens
06/09/1979, C52/79 Connaître avant de légiférer
06/09/1979, C52/79 Un "triangle de fer" avec pour centre La Rochelle
19/09/1979, C52/79 A La Rochelle un pavois de plus en plus grand
22/09/1979, C52/79 La Rochelle : Un bateau pour la vie
14/10/1979, C52/79 "Fastnet" la panique par T.S.F
31/10/1979, C52/79 La course vue de l'intérieur avec le Festival du film de voile
02/11/1979, C52/79 Moteur bombardier !
03/11/1979, C52/79 Le festival du film de voile : pas seulement du cinéma
04/11/1979, C52/79 Les petits bateaux de La Rochelle
05/11/1979, C52/79 "Big Boats"
22/11/1979, C52/79 Port de Royan : pas achevé et déjà rempli !
07/12/1979, C52/79 Premier colloque national des ports de plaisance
08/12/1979, C52/79 Association nationale des ports de plaisance : "Nous devons négocier notre virage."
10/12/1979, C52/79 Colloque national des ports : Vers une déontologie de la plaisance
10/12/1979, C52/79 Gentlemen's agreement au colloque de La Rochelle
11/12/1979, C52/79 Le drame du Fastnet : Pas uniquement la fatalité
27/12/1979, C52/79 "Navigation côtière permis B et C"
02/01/1980, C80/81 La "jacquerie" du bassin à flot
03/01/1980, C80/81 La "jacquerie" du bassin à flot
04/01/1980, C80/81 Bientôt 500 000 bateaux en France
12/01/1980, C80/81 1 300 bateaux pour la plaisance et un salon pour des vacances nautiques
13/01/1980, C80/81 "Transat" rochelaise dans deux ans ?
18/01/1980, C80/81 Industries nautiques : Dérapage contrôlé ?
18/01/1980, C80/81 Le Sud-Ouest dans la plaisance 80...
26/01/1980, C80/81 Un monotype international à Montendre ?
30/01/1980, C80/81 La Rochelle - Nouvelle-Orléans : Une "Transat à trois" pour 1982
03/02/1980, C80/81 "Aquitaine" bateau-école ?
05/02/1980, C80/81 Zodiac Oscar de l'exportation
07/02/1980, C80/81 Zodiac à Rochefort : Un oscar pour 500 employés
08/02/1980, C80/81 Port de plaisance : le "oui mais" du Conseil général
14/02/1980, C80/81 Pour que les 15 morts du Fastnet 79 ne soient pas inutiles
15/02/1980, C80/81 Plan de développement nautique : La réhabilitation des petits ports
26/03/1980, C80/81 Une nouvelle entreprise liée au nautisme
02/04/1980, C80/81 Deux industries nautiques créées autour de La Rochelle
11/04/1980, C80/81 Ocqueteau s'implante à Mirambeau (17)
20/04/1980, C80/81 Une nouvelle vocation pour le quatre-mâts d'Alain Colas
12/05/1980, C80/81 Malinovski croit en "Kriter-8"
22/05/1980, C80/81 Antenne 2 "Samedi et demi" en direct de La Rochelle
25/05/1980, C80/81 700 voiliers sur l'Atlantique
27/05/1980, C80/81 Une semaine pour les fines barres
29/05/1980, C80/81 La plaisance impliquée dans 48 % des accidents

- 29/05/1980, C80/81 Lanaverre
03/06/1980, C80/81 Emploi : de véritables créations
12/06/1980, C80/81 "Kriter-8" : Un bien beau bateau
15/06/1980, C80/81 Voile : Les championnats du monde des Stars à La Rochelle en 1985
27/06/1980, C80/81 Boutemy : Au-delà de l'Europe
28/06/1980, C80/81 Jean-Yves Terlain : Une paille a suffi
01/07/1980, C80/81 Dominique Pipat : Naufragé il a filmé quand même
03/07/1980, C80/81 Charente : Camping nautique
04/07/1980, C80/81 Lanaverre : deux ans d'occupation
07/07/1980, C80/81 Mesures plaisancières
19/07/1980, C80/81 Plaisance : des exercices de sauvetage pour les vacanciers
20/07/1980, C80/81 Royan-Antarctique sur le bateau fait de ses mains
02/08/1980, C80/81 La construction navale de plaisance et le Conseil général
03/08/1980, C80/81 Océans secrets : Tournage vidéo à moins 2 700 mètres
06/08/1980, C80/81 En mer la moindre faute se paie
10/08/1980, C80/81 Jusqu'à mardi escale rochelaise pour le Tour de France à la voile
12/08/1980, C80/81 Voiles en panne pour une casquette
05/09/1980, C80/81 La voilerie des Minimes sur la zone artisanale
05/09/1980, C80/81 Projet de port à Saint-Georges-de-Didonne
17/09/1980, C80/81 Les Minimes : Grève surprise des salariés de la Régie
17/09/1980, C80/81 Bruno Troublé à La Rochelle : "La Coupe de l'America n'est pas inaccessible."
18/09/1980, C80/81 Troublé pour 1983
03/10/1980, C80/81 Zodiac exporte 70 % de ses productions
10/10/1980, C80/81 Renault-Marine-Couach veut licencier 58 salariés à Marcheprime (Gironde)
11/10/1980, C80/81 Arcor (Yachting-france) construit dix-neuf bateaux-bus pour la Côte d'Ivoire
23/10/1980, C80/81 Cognac plaisance bâtiment vus par la Banque de France
24/10/1980, C80/81 Zodiac va reprendre la Société Angevinière
26/10/1980, C80/81 "Malino" et "Kriter-VI" : Ce n'est qu'un au-revoir
05/11/1980, C80/81 Le pur-sang des mers de Malinowski en route pour Toulon
05/12/1980, C80/81 Affaire de la Semaine de la voile : Les organisateurs condamnés
06/12/1980, C80/81 Zodiac va créer cent emplois à Chevanceaux (17)
11/12/1980, C80/81 Recherche : La voile et ses... chevaux gratuits
19/12/1980, C80/81 Pour la sécurité de la plaisance
08/01/1981, C80/81 Port de Royan : Criée : chuchotements
09/01/1981, C80/81 Travaux portuaires : la chute...
10/01/1981, C80/81 12 suppressions d'emplois
17/01/1981, C80/81 Les Chantiers Yachting-France et Guy Couach en force au Salon parisien de la plaisance
06/02/1981, C80/81 Le diagnostic des chantiers du département
13/02/1981, C80/81 Port des Minimes : Les tarifs flambent le torchon brûle...
28/02/1981, C80/81 "Démissions" en chaîne à la direction de Dufour
01/03/1981, C80/81 Malinowski prêt pour la Transat en double
01/03/1981, C80/81 La dernière "aventure" du bateau de Colas
03/03/1981, C80/81 Alain Bombard sur le Bassin
04/03/1981, C80/81 Débrayages chez Dufour et négociations

- 05/03/1981, C80/81 Ports et plaisance : Un colloque à Nice
15/03/1981, C80/81 Partir... c'est vivre beaucoup
16/03/1981, C80/81 Echoué sur des hauts fonds un voilier-école secouru
21/03/1981, C80/81 Fontaine-Pajot : savoir viser
22/03/1981, C80/81 Tribunal maritime de La Rochelle : Circonstances atténuantes au barreur du "Quilipayun"
24/03/1981, C80/81 Présidentielle : Alain Bombard à Mont-de-Marsan
25/03/1981, C80/81 Polémique sur les travaux du port : le maire sort de sa réserve
27/03/1981, C80/81 Objectif : présidentielles : Pierre Billecoq à Saintes Alain Bombard à Bourcefranc
30/03/1981, C80/81 Sacré Bombard !
30/03/1981, C80/81 Présidentielles : Bombard à Mont-de-Marsan
03/04/1981, C80/81 Alain bombard à Biganos : Pour une autre politique de la mer pendant sept ans...
18/04/1981, C80/81 Tabarly près de Marans bute... sur une écluse
18/04/1981, C80/81 Un plaisancier se noie au large de la Gironde
19/04/1981, C80/81 La Rochelle : Beaucoup de plaisanciers la saison est bien partie
26/04/1981, C80/81 Les bonheurs de Marc Pajot
22/05/1981, C80/81 Lanaverre (Pessac) occupation terminée
22/05/1981, C80/81 Régates...
23/05/1981, C80/81 Alain Bombard secrétaire d'Etat
08/06/1981, C80/81 L'enjeu face à la crise
17/06/1981, C80/81 Dufour - Périgny : Un délégué syndical licencié pour "incitation à la grève" ?
18/06/1981, C80/81 Les plaisanciers moins bien traités que les motards
26/06/1981, C80/81 Déception réelle dans l'entourage d'Alain Bombard
29/06/1981, C80/81 Des places disponibles au port de plaisance
04/07/1981, C80/81 Dufour S.A. : Le délégué réintégré
14/07/1981, C80/81 Dufour S.A. : Chômage partiel
15/07/1981, C80/81 L'élève Marc Pajot mieux que le maître Eric Tabarly
16/07/1981, C80/81 Le collectif budgétaire devant l'Assemblée
17/07/1981, C80/81 Second de la course New-York - Brest le bateau des Landais Delage bat le record de Charlie Barr
17/07/1981, C80/81 Les dix mesures fiscales
18/07/1981, C80/81 Traversée de l'Atlantique : le Rochelais Malinowski : soixante heures de retard
21/07/1981, C80/81 Dufour S.A. : ce matin réunion du comité d'entreprise
23/07/1981, C80/81 Et voilà la planche à billets !
23/07/1981, C80/81 Une vignette pour les planches à voile ?
24/07/1981, C80/81 Dufour S.A. : Le directeur "gardé à vue" par les grévistes
24/07/1981, C80/81 Qui taxe le vent...
27/07/1981, C80/81 Pour les plaisanciers
28/07/1981, C80/81 Dufour S.A. : On discutera mercredi
07/08/1981, C80/81 Pas de vignette pour les planches à voile
09/08/1981, C80/81 Péponnet : Une famille dans le vent
10/08/1981, C80/81 Plaisance : tout savoir avant de prendre la mer
16/08/1981, C80/81 Voler au ras de l'eau
04/09/1981, C80/81 Le IVe Festival International de la navigation de plaisance

- 13/09/1981, C80/81 Grand Pavois de La Rochelle : une exposition internationale et un voilier à gagner
- 15/09/1981, C80/81 A partir de jeudi le Grand Pavois de La Rochelle
- 16/09/1981, C80/81 Supplément gratuit spécial Grand Pavois
- 17/09/1981, C80/81 Le Grand Pavois hissé aujourd'hui à La Rochelle
- 18/09/1981, C80/81 Grand Pavois à La Rochelle : Inauguration ce matin
- 19/09/1981, C80/81 Defferre à la barre
- 19/09/1981, C80/81 Dufour S.A. : Les ministres autour de la table
- 19/09/1981, C80/81 Grand Pavois : deux ministres et un grand jeu
- 19/09/1981, C80/81 Deux ministres pour un Grand Pavois
- 20/09/1981, C80/81 Hissez la voile !
- 20/09/1981, C80/81 Le Grand Pavois : Bateaux à tiroires ou châteaux à voiles
- 21/09/1981, C80/81 Grand Pavois : Réconfortante affluence à La Rochelle
- 26/09/1981, C80/81 Chalutier et hors-bord se heurtent : pris par l'hélice un plaisancier tué
- 26/09/1981, C80/81 Huit plaisanciers de plus grâce au concours "Sud-Ouest"-B.N.P
- 27/09/1981, C80/81 Accident à l'île d'Oléron
- 27/09/1981, C80/81 Ile d'Oléron : Un véliplanchiste a disparu
- 28/09/1981, C80/81 Véliplanchiste à la dérive : Sauvé par les vents d'ouest
- 13/10/1981, C80/81 Dufour : Prochaine rencontre direction-syndicats
- 23/10/1981, C80/81 Les organisateurs d'une régata en appel pour une noyade
- 23/10/1981, C80/81 Un prêtre charentais entreprend le tour du monde en catamaran
- 27/10/1981, C80/81 Dix heures d'angoisse sur le "Nixos" un voilier désemparé dans la tempête
- 28/10/1981, C80/81 Dufour - C.N.P. 77 : Réunion tripartite à Paris
- 03/11/1981, C80/81 Dufour-Périgny : Une semaine décisive
- 06/11/1981, C80/81 Dufour : Licenciements annulés et restructuration du groupe
- 10/11/1981, C80/81 Dufour S.A. : M. Jaricot apporte des précisions
- 10/11/1981, C80/81 Voile : L'affaire de La Rochelle : le problème du risque
- 13/11/1981, C80/81 Alain Bombard : "Le désespoir est le pire ennemi des naufragés"
- 22/11/1981, C80/81 Pour les marins et plaisanciers
- 25/11/1981, C80/81 Chômage technique dans les chantiers navals cette semaine chez Auroux le mois prochain à Yachting France
- 29/11/1981, C80/81 Un voilier rochelais sombre en Méditerranée
- 05/12/1981, C80/81 Pour les plaisanciers : modification de la réglementation
- 06/12/1981, C80/81 Voile : 10 % d'inflation
- 10/12/1981, C80/81 Passeport pour classes de mer : Un concours Thalassa-FR3
- 13/12/1981, C80/81 Nucléaire : L'utilité publique de Chooz
- 15/12/1981, C80/81 Interdiction imminente des peintures toxiques sur les bateaux
- 16/12/1981, C80/81 Voile : la Translouisiane : Un nouveau monstre au départ de La Rochelle
- 23/12/1981, C80/81 Bernard Ancel patron heureux et optimiste
- 24/12/1981, C80/81 Un planchiste à la dérive sauvé par hélicoptère
- 08/01/1982, C82 Projet "Charente-Maritime" : Le catamaran-puzzle assemblé dans un mois.
- 15/01/1982, C82 Voile : La Rochelle - La Nouvelle Orléans
- 16/01/1982, C82 Nouveaux bateaux plaisance nouvelle !
- 16/01/1982, C82 Inquiétudes levées pour les Chantiers Dufour
- 16/01/1982, C82 Le "Titane" sauvé du naufrage
- 16/01/1982, C82 Le ministre de l'environnement interdit les peintures marines anti-salissures

- 16/01/1982, C82 Trois mille bateaux au Salon
19/01/1982, C82 Restructuration acquise pour Dufour S.A. mais à La Rochelle le personnel réclame le maintien du pouvoir d'achat
22/01/1982, C82 Dufour S.A. : Une gamme en renouvellement
22/01/1982, C82 "Charente-Maritime" présenté au Salon nautique
02/02/1982, C82 La Rochelle - La Nouvelle Orléans sur un rythme de ragtime
09/02/1982, C82 Voile. La Rochelle-Nouvelle-Orléans : Un trimaran de 18 mètres !
09/02/1982, C82 Zodiac à Rochefort : Des points de désaccord
10/02/1982, C82 Zodiac : rendez-vous aujourd'hui
13/02/1982, C82 Après le Salon de la plaisance Yachting-France enregistre un "vent moyen" ...
16/02/1982, C82 Dufour S.A. : Le pouvoir d'achat en question
17/02/1982, C82 Voile : La Rochelle-Nouvelle Orléans : Un trimaran italien au départ
21/02/1982, C82 Naufragés : la bulle qui sauve
25/02/1982, C82 Mieux vaut avoir un tigre qu'un perceur dans son moteur
04/03/1982, C82 Dufour S.A. : Le blocage des salaires toujours en question
05/03/1982, C82 Plaisance-Hebdo
09/03/1982, C82 Dufour S.A. : Un protocole d'accord
11/03/1982, C82 La plaisance en pièces détachées ou les "puces d'eau"
12/03/1982, C82 Plaisance-Hebdo
14/03/1982, C82 Le "Charente-Maritime" pour quelques heures au port de Rochefort
21/03/1982, C82 La Rochelle : Christine Ockrent a baptisé le "Charente-Maritime"
01/04/1982, C82 Congrès de la Fédération nationale des pêcheurs plaisanciers
02/04/1982, C82 Comité de coordination du nautisme : Les clubs locaux attendent... leur local
04/04/1982, C82 Plaisanciers oui. Pêcheurs ?
08/04/1982, C82 Le prix Atlantique Industrie à Zodiac
09/04/1982, C82 Les pêcheurs plaisanciers rejettent le "permis de pêche"
09/04/1982, C82 Un programme national de concertation va être lancé par l'Association des plaisanciers du Bassin d'Arcachon
09/04/1982, C82 Vos vacances 82 sur la côte charentaises
10/04/1982, C82 Après la Fastnet 1979 le radeau d'un Bordelais récupéré intact trois ans après
10/04/1982, C82 Publications de la Fédération des industries nautiques
11/04/1982, C82 Le Gauthier nouveau est arrivé
16/04/1982, C82 La M.A.A.F. dans la Transat 82
16/04/1982, C82 La Rochelle : Reprise à la voilerie Hervé
18/04/1982, C82 Tout La Rochelle swingue
22/04/1982, C82 Voile Aquitaine : La calendrier 1982
02/05/1982, C82 La Rochelle - La Nouvelle-Orléans : Une course anniversaire
03/05/1982, C82 Une transat différente
04/05/1982, C82 Spécial Transat
07/05/1982, C82 Conférence : Alain Bombard
07/05/1982, C82 Plaisance Hebdo
07/05/1982, C82 Transat La Rochelle - La Nouvelle-Orléans : Flagrant délit
09/05/1982, C82 Transat : Les secrets des cambuses
09/05/1982, C82 Manger bien et utile
10/05/1982, C82 Grand jeu Sud-Ouest Crédit Agricole
11/05/1982, C82 Avant le grand départ le moussaillon de La Rochelle

- 11/05/1982, C82 Ils ne sont plus que 32
12/05/1982, C82 Transatlantique
13/05/1982, C82 Les soucis du patron des marins du Sud-Ouest
13/05/1982, C82 Transatlantique
14/05/1982, C82 Centre d'information Thomson : La course au coin du feu
14/05/1982, C82 Deux équipages féminins s'embarqueront pour la Louisiane
14/05/1982, C82 La Rochelle... sur Mississipi : Les équipages vous saluent !
15/05/1982, C82 A midi le coup de canon !
15/05/1982, C82 Michel Malinowsky : Mes Transat... l'Amérique et moi
15/05/1982, C82 Visite ministérielle
15/05/1982, C82 L'odyssée des formule 1 de la mer
16/05/1982, C82 La Rochelle - La Nouvelle-Orléans : Envoyez la toile !
16/05/1982, C82 Transat. Vers les champs alizés
17/05/1982, C82 Transatlantique
18/05/1982, C82 Alain Bombard a séduit les Vilenavais
19/05/1982, C82 Avant le bilan général les comptes des commerçants
21/05/1982, C82 Semaine de La Rochelle : des régates... tout schuss
28/05/1982, C82 "6 800" le dernier né de Dufour : L'océan en charentaises ?
30/05/1982, C82 Régate de véliplanchistes
30/05/1982, C82 Ceux qui ont un petit bateau dans la tête...
01/06/1982, C82 Les Glénans
02/06/1982, C82 Sauver le littoral
04/06/1982, C82 Concours Transat : Les gagnants prennent le large
05/06/1982, C82 "Alberto" en trouble-fête ?
08/06/1982, C82 La Nouvelle - Orléans : V comme Voile V comme Victoire
08/06/1982, C82 Le ministre de la mer en Gironde : Un tour de Bassin
08/06/1982, C82 Charente-Maritime : L'arrivée est imminente
08/06/1982, C82 Charente-Maritime : L'arrivée est imminente
09/06/1982, C82 "Charente-Maritime" en grand vainqueur
09/06/1982, C82 La Rochelle - La Nouvelle-Orléans : "Charente-Maritime" vainqueur en solitaire
09/06/1982, C82 "Charente-Maritime" en grand vainqueur
10/06/1982, C82 Une longue croisière au soleil
10/06/1982, C82 La victoire de la logique
10/06/1982, C82 Les quatre "mousquetaires" du "Charente-Maritime"
11/06/1982, C82 "Charente-Maritime" : L'équipage ce soir à La Rochelle
13/06/1982, C82 Pajot trois jours après...
17/06/1982, C82 Les vainqueurs de la Transat hôtes de "Sud-Ouest"
19/06/1982, C82 Les "catabaignoires" dans le grand bain du port de La Rochelle
20/06/1982, C82 A La Rochelle Première transat en "sanitaire"
25/06/1982, C82 Ligue Poitou-Charentes : Plaisanciers à la carte
30/06/1982, C82 Le Baron Bich cède la majorité du capital de "Dufour Yachts"
30/06/1982, C82 Plaisance : Avant de mettre les voiles
01/07/1982, C82 Après les p'tits vélos jaunes des "bus de mer" à La Rochelle
06/07/1982, C82 Dufour S.A. : Une nouvelle équipe pour une meilleure rationalisation
08/07/1982, C82 "Charente-Maritime" : Du record dans les voiles
08/07/1982, C82 "Charente-Maritime" départ aujourd'hui... contre le chrono !
09/07/1982, C82 "Sud-Ouest" en direct du bord : Bon vent pour "Charente-Maritime"

- 10/07/1982, C82 "Charente-Maritime" vers les brumes de Terre-Neuve
10/07/1982, C82 "Charente-Maritime" à pleine vitesse
11/07/1982, C82 Record de l'Atlantique Nord : "Charente-Maritime" au sud de Terre-Neuve
12/07/1982, C82 Voile : record de l'Atlantique Nord : Bientôt la mi-temps !...
13/07/1982, C82 "Charente-Maritime" sous grand spi
14/07/1982, C82 Record de l'Atlantique : Les quarantièmes mollissants
15/07/1982, C82 Record sur l'Atlantique Nord : "Charente-Maritime" repart de plus belle
16/07/1982, C82 "Charente-Maritime" c'est fini !
17/07/1982, C82 Pas sûr de battre Tabarly
19/07/1982, C82 "Charente-Maritime" renonce
23/07/1982, C82 "Charente-Maritime" à La Rochelle : Triomphe à l'américaine
04/08/1982, C82 Un voilier s'échoue
08/08/1982, C82 Le favori de l'Amérique
04/09/1982, C82 Plaisance : Un aménagement des taxes est à l'étude
14/09/1982, C82 Son bateau vide dérivait en Vendée : Un plaisancier disparaît en mer
16/09/1982, C82 Du 23 au 27 : Le Grand Pavois... A voile et à moteur
16/09/1982, C82 Le corps d'un plaisancier retrouvé par des pêcheurs
19/09/1982, C82 Des moteurs au Grand Pavois
21/09/1982, C82 Dix ans et les premières vedettes
23/09/1982, C82 10^e Grand Pavois du 23 au 27 septembre
23/09/1982, C82 Grand Pavois à La Rochelle : L'arrivée du "bateau-pied-à-mer"
26/09/1982, C82 La Rochelle : Rêvez de grand large
26/09/1982, C82 Des bateaux pour demain
27/09/1982, C82 Un navigateur talençais disparaît en mer
28/09/1982, C82 Le Bordelais disparu : Recherches abandonnées
30/09/1982, C82 Le Grand Pavois de La Rochelle : Le retour du bateau tirelire
05/10/1982, C82 Un corps repêché au môle de La Pallice
12/10/1982, C82 Deux jours et trois nuits dans un canot de survie
13/10/1982, C82 Naples : La fin d'un géant
21/10/1982, C82 Propriétaires d'un navire de plaisance
27/10/1982, C82 Route du Rhum : Trois bateaux lancés à La Rochelle
28/10/1982, C82 Le port de plaisance "cher" ? Exact mais explicable
10/11/1982, C82 Route du rhum : C'est la débandade
10/11/1982, C82 Voile : Un centre de recherche en 1983 à La Rochelle ?
13/11/1982, C82 Ces avaries qui sont nécessaires
13/11/1982, C82 Route du Rhum : Eric tabarly out
17/11/1982, C82 Plaisanciers : Un nouveau syndicat
26/11/1982, C82 Septicémie sur la Route du Rhum : La skipper Rochelais abandonne aux Açores
08/01/1983, C83/84 Un partenaire girondin pour le Royannais créateur de planches à voile ultra-légères
10/01/1983, C83/84 Deux coques dans l'oeuf à La Rochelle pour le premier catamaran de Malinowski
14/01/1983, C83/84 Salon nautique à Paris : Navigation à vue...
17/01/1983, C83/84 Salon Nautique : Les idées viennent du Sud-Ouest
19/01/1983, C83/84 Le nouvel Espadon repliable au Salon nautique de Paris
23/01/1983, C83/84 Salon nautique : du rêve à la réalité
24/01/1983, C83/84 Salon nautique : Le conte et... les comptes

- 27/01/1983, C83/84 Société nouvelle Dufour : Bientôt au complet
31/01/1983, C83/84 Yachting France : Débouchés à l'étranger
01/02/1983, C83/84 Zodiac dans les premiers
20/02/1983, C83/84 Une transocéanique
22/02/1983, C83/84 Dufour S.A. : démission du directeur général
27/02/1983, C83/84 Dufour S.A. : Dépôt de bilan ?
28/02/1983, C83/84 La Rochelle : La société Dufour dépose son bilan
01/03/1983, C83/84 Dufour : Règlement judiciaire confirmé...
01/03/1983, C83/84 Dufour S.A. : L'entreprise est viable estime la C.G.T
04/03/1983, C83/84 Dufour : Du licenciement dans l'air
05/03/1983, C83/84 Dufour : Règlement judiciaire et démission du P.D.G...
09/03/1983, C83/84 Dufour-C.N.P.77 : L'étape de survie
10/03/1983, C83/84 Dufour - C.N.P 77 : Les licenciements inévitables
22/03/1983, C83/84 Opération de la dernière chance pour les bateaux Dufour
02/04/1983, C83/84 Chantiers Dufour : Prochain dépôt de bilan de CNA 80 et Dufour S.A.
"pour des raisons techniques"
03/04/1983, C83/84 Le Don Quichotte de la mer
09/04/1983, C83/84 Dufour - C.N.P. 77 : Le plan de restructuration rejeté par le personnel
13/04/1983, C83/84 Dufour S.A. (La Rochelle) : Liquidation de biens vendredi ?
13/04/1983, C83/84 La Rochelle : Dufour S.A. joue à Paris sa dernière carte
14/04/1983, C83/84 La liquidation de Dufour S.A. ne fait plus de doute
15/04/1983, C83/84 La dernière chance pour la S.A. Dufour ?
16/04/1983, C83/84 Dufour : Le navire va-t-il sombrer ?
16/04/1983, C83/84 Dufour-La Rochelle : Mise en règlement judiciaire en attendant une
solution
20/04/1983, C83/84 Dufour : Machines arrière toutes...
21/04/1983, C83/84 Social : Dufour monte aux créneaux
21/04/1983, C83/84 Le centre de recherche : un "outil" pour les entreprises nautiques
26/04/1983, C83 Social : Dufour : On négocie
26/04/1983, C83/84 Vives inquiétudes chez Yachting-France
29/04/1983, C83/84 Dufour en liquidation de biens
29/04/1983, C83/84 Dufour : C'est fini !
30/04/1983, C83/84 Chantiers navals Dufour : 250 emplois en sursis
03/05/1983, C83/84 Chantiers navals Dufour : Une semaine décisive
04/05/1983, C83/84 Dufour : 250 licenciements et un faible espoir de reprise
07/05/1983, C83/84 Dufour : Une société provisoire en attendant la S.A.P.O
11/05/1983, C83/84 Dufour : une société à participation ouvrière ?
13/05/1983, C83/84 Dufour : Le personnel a élu quatre dirigeants provisoires
13/05/1983, C83/84 Semaine de La Rochelle : Vingt ans !
18/05/1983, C83/84 Chantiers navals Dufour : Derrière les hublots
19/05/1983, C83/84 Deux plaisanciers disparus en mer
20/05/1983, C83/84 La Rochelle : Deux projets de reprise des Chantiers Dufour
20/05/1983, C83/84 Yachting France : Deux usines fermées pour 70 à 100 licenciements
21/05/1983, C83/84 Yachting-France à Herm : fermeture en juin : "Un coup dur" pour tout
le monde
23/05/1983, C83/84 "V.S.D" et "Elf-Aquitaine" démâtent
02/06/1983, C83/84 "Charente-Maritime" revient !
04/06/1983, C83/84 Cent quatre licenciements à Yachting France

- 07/06/1983, C83/84 "Détresse"... "Chassiron" : Un appel énigmatique capté sur le littoral charentais
- 08/06/1983, C83/84 "Détresse"... "Chassiron" : Le mystère reste entier
- 08/06/1983, C83/84 Voile : Transat en double : Chassé-croisé au commandement
- 10/06/1983, C83/84 Social : Dufour : Deux projets en négociations
- 11/06/1983, C83/84 "Charente-Maritime" accélère
- 11/06/1983, C83/84 ... Et la Transat en sanitaire
- 12/06/1983, C83/84 Deuxième Tansat en sanitaire : Des catas (très) marrants
- 14/06/1983, C83/84 "Charente-Maritime" a terminé en bolide
- 14/06/1983, C83/84 Pour accueillir "Charente-Maritime" : Les élus ont pris l'avion !
- 15/06/1983, C83/84 Deux hommes et la mer
- 15/06/1983, C83/84 Transat : "Charente-Maritime" au finish
- 15/06/1983, C83/84 Voile : Le triomphe de "Charente-Maritime" : Longue régates et record !
- 15/06/1983, C83/84 "Charente-Maritime" : avec la nuit
- 17/06/1983, C83/84 Samedi soir à La Rochelle : La Nuit de "Charente-Maritime"
- 17/06/1983, C83/84 Les vents de la Renommée
- 18/06/1983, C83/84 La panique après une rafale de vent : Un jeune handicapé disparaît en mer
- 19/06/1983, C83/84 Fontaine et Follenfant
- 19/06/1983, C83/84 Le triomphe de "Charente-Maritime" : Les monocoques ont vécu
- 20/06/1983, C83/84 "Charente Maritime" : victoire d'un produit régional
- 20/06/1983, C83/84 Un département pavillon haut
- 21/06/1983, C83/84 Fontaine-Follenfant : Ils ne cassent rien !
- 29/06/1983, C83/84 L'été toutes voiles dehors
- 03/08/1983, C83/84 Exposition sur le voilier "Charente-Maritime" : Vous saurez tout !
- 04/08/1983, C83/84 Nouvelle société Dufour : un mois capital
- 05/08/1983, C83/84 Les "Dufour" en colère : "Nous reprendrons le travail..."
- 15/08/1983, C83/84 Bons résultats d'ensemble des Rochelais
- 17/08/1983, C83/84 Après l'accident mortel de La Coubre La planche à voile à nouveau en question
- 17/08/1983, C83/84 La planche : Un statut bâtard
- 28/08/1983, C83/84 Bombard à l'abordage
- 29/08/1983, C83/84 Société Dufour : Mme Cresson transmettra
- 30/08/1983, C83/84 Le groupe Zodiac veut implanter une usine dans le Sud-Ouest
- 10/09/1983, C83/84 L'impossible choix des juges
- 14/09/1983, C83/84 Le pavillon noir et blanc flotte sur la planche à voile
- 15/09/1983, C83/84 Les réalités et le rêve au Grand Pavois de La Rochelle
- 23/09/1983, C83/84 Grand Pavois : Réunir le public et le nautisme
- 24/09/1983, C83/84 Henri Krasucki a salué la combativité des "Dufour"
- 30/09/1983, C83/84 Dufour La Rochelle : Mobilisation de la C.G.T. contre un troisième projet Yachting France - Kelt
- 01/10/1983, C83/84 Dufour : la dernière ligne droite
- 07/10/1983, C83/84 Manifestation interprofessionnelle avant l'ultime décision...
- 07/10/1983, C83/84 Vers un regroupement Yachting France-Dufour-Kelt ?
- 08/10/1983, C83/84 Dufour-La Rochelle : Jugement le 21 octobre
- 12/10/1983, C83/84 Dufour-Kelt-Yachting France : Le "triangle Duriard" débousolé
- 19/10/1983, C83/84 Voile : La Baule-Dakar : Charente-Maritime
- 21/10/1983, C83/84 Voile : La Baule-Dakar : Régates serrées pour "Charente-Maritime"

- 22/10/1983, C83/84 Dufour : le dernier rush...
- 23/10/1983, C83/84 "Charente-Maritime" : La famille s'agrandit
- 25/10/1983, C83/84 Dufour : jugement ce matin
- 26/10/1983, C83/84 Dufour : rien n'est définitif
- 26/10/1983, C83/84 Voile : La Baule-Dakar : "Charente-Maritime" revient à la deuxième place
- 26/10/1983, C83/84 Dufour mis en adjudication : Nouveau coup dur pour l'économie rochelaise
- 27/10/1983, C83/84 La Baule-Dakar : "Charente-Maritime" a entamé une régates au long cours
- 27/10/1983, C83/84 Voile : La Baule-Dakar : Riguidel leader à Tenerife
- 27/10/1983, C83/84 Dufour : on efface tout et on recommence !
- 28/10/1983, C83/84 Dufour : la C.G.T. manifeste son refus...
- 28/10/1983, C83/84 La Rochelle : Les jonques arrivent
- 29/10/1983, C83/84 La C.G.T. relance Dufour
- 30/10/1983, C83/84 La Baule-Dakar : Toujours "Charente-Maritime"
- 31/10/1983, C83/84 Dufour : La C.G.T. reprend aujourd'hui la production
- 31/10/1983, C83/84 Voile : La Baule-Dakar : "Charente-Maritime" menacé
- 01/11/1983, C83/84 "Charente-Maritime" : Hip Hip Hip et trois !
- 01/11/1983, C83/84 "Charente-Maritime" : La preuve par trois
- 01/11/1983, C83/84 "Charente-Maritime": troisième grand succès
- 02/11/1983, C83/84 Vient de paraître Plaisance : La passion du métal
- 02/11/1983, C83/84 La victoire de "Charente-Maritime" : Tous en chœur : Bravo !
- 02/11/1983, C83/84 Voile : La Baule-Dakar : "Charente-Maritime" et l'expérience
- 03/11/1983, C83/84 Dufour : Une nouvelle audience spéciale
- 03/11/1983, C83/84 François Mitterrand en Poitou-Charentes : Dix questions au Président
- 06/11/1983, C83/84 Qui veut acheter La Baule - Dakar ?
- 08/11/1983, C83/84 L'équipage victorieux de "Charente-Maritime" : Un retour dans... l'intimité
- 09/11/1983, C83/84 Et maintenant "Charente-Maritime II"
- 10/11/1983, C83/84 Dufour : pas de 3e offre
- 10/11/1983, C83/84 Un voilier s'échoue à Cordouan
- 11/11/1983, C83/84 Dufour : L' "autre" manifestation
- 12/11/1983, C83/84 En hommage à "Charente-Maritime" un dessin... en patois !
- 15/11/1983, C83/84 Dufour : un an pour faire ses preuves
- 15/11/1983, C83/84 Dufour en location-gérance
- 18/11/1983, C83/84 "Charente-Maritime II" : 20 000 heures de travail pour le département
- 21/11/1983, C83/84 L'ex-"Charente-Maritime" au départ de la Transat Québec - Saint Malo
- 23/11/1983, C83/84 "Charente-Maritime-II" : La plaidoirie des skippers
- 07/12/1983, C83/84 "Charente-Maritime" deuxième du nom
- 10/12/1983, C83/84 L'union locale C.F.D.T : Les salariés des chantiers locaux manquent d'informations sur leur avenir
- 10/12/1983, C83/84 Championne du monde : Quelques bords avec... Claire Fontaine
- 11/12/1983, C83/84 Dufour survit à Dufour
- 12/12/1983, C83/84 Les "Dufour" inaugurent Dufour
- 12/12/1983, C83/84 "Charente-Maritime" réduit en miettes après sa chute d'une grue aux Antilles
- 13/12/1983, C83/84 "Charente-Maritime" : Des sangles pourries...

- 14/12/1983, C83/84 "Charente-Maritime" : Les regrets d'un ami
- 14/12/1983, C83/84 Un décodeur donne la B.L.U aux récepteurs anciens
- 18/12/1983, C83/84 Jacques Rougerie : Les p'tits bateaux ont-ils des yeux ?
- 20/12/1983, C83/84 Dernière étape à La Rochelle : "Charente-Maritime" à la casse
- 21/12/1983, C83/84 "Charente-Maritime" : La parole aux assureurs
- 21/12/1983, C83/84 La taxe de "francisatation" sera modifiée
- 22/12/1983, C83/84 Création à Royan d'un comité de sauvetage pour le voilier "Charente-Maritime"
- 23/12/1983, C83/84 Bouchon mal poussé à Marseille : Les radeaux de survie sur la sellette
- 25/12/1983, C83/84 "Charente-Maritime-II" meilleur que son frère
- 11/01/1984, C83/84 Le salon nautique de Paris ouvre samedi
- 12/01/1984, C83/84 Salon nautique de Paris : Le grand marché du bateau
- 13/01/1984, C83/84 Yachting-France : Une reprise par C.I.F. Loire ?
- 14/01/1984, C83/84 Salon nautique : La Président sur le pont...
- 15/01/1984, C83/84 Le nouveau plaisancier
- 18/01/1984, C83/84 Presse : Le prix Angléique décerné à "Charente-Maritime"
- 18/01/1984, C83/84 Salon nautique de Paris : L'évasion et ses princes
- 19/01/1984, C83/84 "Charente-Maritime-II" : Une image à préserver
- 26/01/1984, C83/84 La plaisance se reprend à rêver
- 01/02/1984, C83/84 Plaisance : Pour 84 "ça démarre bien"
- 02/02/1984, C83/84 Drame de la mer à bord d'un voilier de La Rochelle
- 06/02/1984, C83/84 Centre nautique de Saint-Jean-d'Acre : L'art au service du site
- 08/02/1984, C83/84 Gibert-Marine lance une nouvelle embarcation de sécurité en mer
- 09/02/1984, C83/84 Une nouvelle embarcation de sécurité en mer (suite)
- 22/02/1984, C83/84 Les pompiers des plaisanciers
- 29/02/1984, C83/84 Les Chantiers Yachting-France parient sur les exportations
- 28/03/1984, C83/84 Bombard : "Nos petits-enfants mangeront du poisson radioactif"
- 28/03/1984, C83/84 "Ladritan Ier" : Soucoupe flottante et énigme
- 18/04/1984, C83/84 Quatrième salon aquitain de la planche à voile
- 20/04/1984, C83/84 Dufour : Un nouveau PDG
- 03/05/1984, C83/84 Mondial des F.D. à La Rochelle : 25 nations et le roi des dériveurs
- 06/05/1984, C83/84 Flying Dutchman : Championnats du monde
- 10/05/1984, C83/84 Plaisance : Droits de navigation en hausse
- 24/05/1984, C83/84 " Charente-Maritime II " : Un bateau... à roues lancé ce matin
- 25/05/1984, C83/84 " Charente-Maritime-II" : En avant pour de nouvelles aventures
- 25/05/1984, C83/84 " Charente-Maritime-II " se jette à l'eau sous des vagues d'applaudissements
- 26/05/1984, C83/84 Adieu la Transat anglaise : "V.S.D." chavire à 100 milles au large de l'île de Ré.
- 26/05/1984, C83/84 Un nouveau coup dur pour "V.S.D." - la poisse : Le catamaran chavire au large de l'île de Ré
- 30/05/1984, C83/84 Voile : XXIe Semaine de La Rochelle : Des régates nouveau style
- 02/06/1984, C83/84 Voile : Semaine de La Rochelle : Les catamarans autour de Ré
- 04/06/1984, C83/84 Voile :Semaine de La Rochelle : Quatre champions d'un coup
- 06/06/1984, C83/84 " Charente-Maritime II" : Un baptême à terre et sur l'eau
- 06/06/1984, C83/84 Plances à voile : Une campagne d'information pour apprendre la mer aux jeunes
- 07/06/1984, C83/84 "Charente-Maritime II" : La première sortie

- 08/06/1984, C83/84 Le baptême du catamaran : pour mieux profiter de la fête
- 09/06/1984, C83/84 "Charente-Maritime II" : L'invitée de Sud-Ouest
- 10/06/1984, C83/84 "Charente-Maritime 2" : L'aventure d'un département
- 11/06/1984, C83/84 "Charente-Maritime-II" : Et maintenant gagnons...
- 12/06/1984, C83/84 Le retour de baptême
- 18/06/1984, C83/84 Aménagement des Minimes : Le plus difficile c'est encore d'en discuter...
- 20/06/1984, C83/84 "Charente-Maritime-II" et le pineau voguent de conserve
- 27/06/1984, C83/84 Calez-vous les pieds : la planche vole
- 02/07/1984, C84/85 Les loups-phoques de La Rochelle
- 03/07/1984, C84/85 Alain Bombard à la pointe de la Fumée
- 04/07/1984, C84/85 "Charente-Maritime 2" : Une visite royale
- 07/07/1984, C84/85 "Charente-Maritime-II" : En route pour le Québec
- 12/07/1984, C84/85 Philippe Briand : La One ton Cup et après ?
- 14/07/1984, C84/85 Jacques Devaux : L'Atlantique sur un trimaran de 8 mètres
- 25/07/1984, C84/85 Course du Figaro : Les géants de la mer
- 25/07/1984, C84/85 Voile : La course du "Figaro" : Nouvelle donne à La Rochelle
- 13/08/1984, C84/85 Tous à bord : "Sud-Ouest" lance l'opération "Allez Charente-Maritime II" et ouvre le Club des Amis
- 17/08/1984, C84/85 Christine Ockrent : "C'est tout le département qui fait la course en tête"
- 18/08/1984, C84/85 Vive le grand bateau bleu !
- 19/08/1984, C84/85 Québec - Saint-Malo : La Transat vers l'est
- 19/08/1984, C84/85 Voile : Québec-Saint-Malo : La ruée vers le Vieux Continent
- 20/08/1984, C84/85 C'est (bien) parti... pour le ruban bleu de l'amitié
- 21/08/1984, C84/85 Les Charentais parlent aux Charentais : "Faites nous plaisir : gagnez..."
- 24/08/1984, C84/85 Hardi les gars du bateau bleu : c'est pas le moment de mollir
- 25/08/1984, C84/85 Sébastien 12 ans ramène seul dans la nuit le bateau à Royan
- 25/08/1984, C84/85 Sébastien seul à bord du voilier entendait sa mère crier dans la nuit
- 25/08/1984, C84/85 C'est la chevauchée fantastique sur l'océan de tous les records
- 26/08/1984, C84/85 "Charente-Maritime II" et "Royale" bord à bord : Régate en plein Atlantique
- 27/08/1984, C84/85 Voile : Québec - Saint-Malo : "Charente-Maritime 2" handicapé toujours leader
- 27/08/1984, C84/85 "Charente-Maritime 2" en tête et l'équipage tire l'aiguille...
- 27/08/1984, C84/85 Le banc de la Mauvaise bien nommé
- 27/08/1984, C84/85 Une réalisation ambitieuse : Intégrer le bassin numéro 2 au contexte urbain et faire rentrer la Charente en ville
- 27/08/1984, C84/85 Nous irons tous à Saint-Malo faire la fête et crier bravo
- 27/08/1984, C84/85 Les dents de "la Mauvaise"
- 28/08/1984, C84/85 Et voilà Saint-Malo... Courage ! Nous arrivons
- 28/08/1984, C84/85 Le banc de la Mauvaise a rendu un cadavre
- 28/08/1984, C84/85 Voile : Québec-Saint-Malo : Ultime régata dans la Manche
- 29/08/1984, C84/85 En supporters de choc les 60 amis du grand bateau bleu
- 29/08/1984, C84/85 "Charente-Maritime" s'est royalement battu
- 29/08/1984, C84/85 Toute la splendeur d'un duel royal : La fantastique course-poursuite minute par minute...
- 29/08/1984, C84/85 "Royale" devance de 16 minutes "Charente-Maritime 2" : le record de

l'émotion

- 30/08/1984, C84/85 Tout le département derrière mais "Royale"... devant.
30/08/1984, C84/85 Les leçons du dernier bord
30/08/1984, C84/85 Les yeux éblouis et le coeur qui chavire
31/08/1984, C84/85 "Charente-Maritime 2" : "Merci mes amis !"
31/08/1984, C84/85 Nuit tragique de Sébastien : le corps du skipper retrouvé
03/09/1984, C84/85 La fête pour "Charente-Maritime 2" : Non ils n'ont pas perdu !
04/09/1984, C84/85 Un bateau pour le rêve un autre pour le cauchemar
04/09/1984, C84/85 Quand la sollicitude est mal récompensée
07/09/1984, C84/85 Dimanche aux Minimes la fête pour les amis de "Charente-Maritime 2"
08/09/1984, C84/85 "Aquitaine" : un rêve de Transat...
09/09/1984, C84/85 Le Grand Pavois ouvre ses portes...
10/09/1984, C84/85 "Charente-Maritime 2" : Des retrouvailles bien arrossées !
10/09/1984, C84/85 Grand Pavois
12/09/1984, C84/85 La fête du grand bateau bleu
13/09/1984, C84/85 La mode de l'été prochain au premier salon à flot français
13/09/1984, C84/85 Hommage au grand bateau bleu : C'est le triomphe de l'esprit d'équipe.
14/09/1984, C84/85 Allez "Charente-Maritime 2" : le courrier est arrivé...
14/09/1984, C84/85 Grand Prix de La Rochelle au rendez-vous des géants
15/09/1984, C84/85 Voile : La Rochelle - Annapolis : Cap sur Maryland
16/09/1984, C84/85 Grand Prix de La Rochelle : Comme un départ de transat
17/09/1984, C84/85 Grand Prix de La Rochelle : La revanche de "Fleury-Michon-VII"
19/09/1984, C84/85 Une autre course pour un autre équipage
10/10/1984, C84/85 I - L'été indien sur le Maryland
11/10/1984, C84/85 II - A la conquête de Baltimore
12/10/1984, C84/85 III - La tradition et l'avenir
15/10/1984, C84/85 La nouvelle victoire de Lionel Péan
18/10/1984, C84/85 Les chantiers de Yachting France n'ont plus de secret pour vingt spécialistes étrangers
20/10/1984, C84/85 V - Charente-Maritime : La carte du tourisme
31/10/1984, C84/85 Le crocodile de Yachting-France
31/10/1984, C84/85 Un véritable campus sur l'Océan Atlantique
02/11/1984, C84/85 La voilerie Ancel-Hood s'agrandit
14/11/1984, C84/85 Plaisance : la régionalisation s'organise
14/11/1984, C84/85 Projets pour un grand ministère
22/11/1984, C84/85 Oui à l'étude de faisabilité du port
26/11/1984, C84/85 Pajot perdu et retrouvé
27/11/1984, C84/85 Marc Pajot - la Poisse
29/11/1984, C84/85 La transat des collégiens
02/12/1984, C84/85 La Route de la découverte
03/12/1984, C84/85 Sur les traces de Colomb
04/12/1984, C84/85 "Charente-Maritime" mène le peloton
05/12/1984, C84/85 Les ambitions de Yachting-France
07/12/1984, C84/85 "Fleury-Michon" en tête à la Grande-Canarie
07/12/1984, C84/85 Un concurrent pour "Kriter"
08/12/1984, C84/85 Yachting-France revient à Ychoux
10/12/1984, C84/85 "Charente-Maritime-2" : course en tête

- 10/12/1984, C84/85 Le compte à rebours a déjà commencé
12/12/1984, C84/85 Une mise au point de la CGT-Dufour
13/12/1984, C84/85 "Crédit-Agricole" passe à l'attaque
14/12/1984, C84/85 A la poursuite de Jeantot
15/12/1984, C84/85 Jeantot a démâté
18/12/1984, C84/85 Sprint tactique entre Poupon et Follenfant
18/12/1984, C84/85 I - 220 salariés participent à la renaissance des chantiers
19/12/1984, C84/85 Quatre jours bord à bord...
19/12/1984, C84/85 II - De véritables professionnels aux postes de commande et la confiance des actionnaires sont les vents portants
20/12/1984, C84/85 Poupon et Follenfant : la philosophie de Birch
21/12/1984, C84/85 Yachting-France dévoile le "Lacoste"
21/12/1984, C84/85 A la limite de la résistance du matériel
22/12/1984, C84/85 Les lycéens gujanais moulent pour Yachting-France
09/01/1985, C84/85 La grande passion selon un marin
11/01/1985, C84/85 La bataille de France
14/01/1985, C84/85 Plaisance : Oh ! hisse haut !
17/01/1985, C84/85 C'est officiellement parti !
19/01/1985, C84/85 Le boom des marins d'eau douce
23/01/1985, C84/85 Les trouvailles nautiques du Sud-Ouest
09/02/1985, C84/85 Un océan pour un peu d'eau
15/02/1985, C84/85 La police électronique
05/03/1985, C84/85 Le nouveau défi de Léon Brillouet
22/03/1985, C84/85 Société nouvelle Dufour : Jour J - 5
26/03/1985, C84/85 EDHEC : La course aux pontons...
27/03/1985, C84/85 Dufour à La Rochelle : liquidation de biens
27/03(?) /1985, C84/85 Dufour : retour à la case départ
28/03/1985, C84/85 Dufour en liquidation : le P.C. : "ça suffit"
29/03/1985, C84/85 Va petit mousse
29/03/1985, C84/85 L'espoir est américain
02/04/1985, C84/85 Bombard toujours solitaire
03/04/1985, C84/85 Vendre du vent... et ce qui va avec !
05/04/1985, CDSO Succès équitablement partagés
06/04/1985, C84/85 Huit Girondins vainqueurs de l'E.D.H.E.C
06/04/1985, C84/85 Course de l'EDHEC : finies les vacances
10/04/1985, C84/85 A l'ouest du nouveau
15/04/1985, C84/85 C'est là où le mât blesse...
17/04/1985, C84/85 Yachting-France s'installe au Québec
27/04/1985, C84/85 La voile à toute vapeur
30/04/1985, C84/85 "Charente-Maritime-2" : l'accroc
13/05/1985, C84/85 Cousteau : deux ans pour convaincre
16/05/1985, C84/85 Premier départ aujourd'hui
17/05/1985, C84/85 Jaffrezic sur "EJP III" domine facilement
17/05/1985, C84/85 Du grand sport et du spectacle
26/05/1985, C84/85 Semaine de La Rochelle : Un premier départ sous spi
27/05/1985, C84/85 "Clin-d'Oeil" premier au port
28/05/1985, C84/85 Fontaine premier en half-tonner
06/06/1985, C84/85 Communes-plaisance : un dialogue

07/06/1985, C84/85 Naissance de la F.I.C.O.
12/06/1985, C84/85 Pajot pleure Fontaine rit
18/06/1985, C84/85 L'aventure d'un département
07/07/1985, C84/85 Record toujours possible
14/07/1985, C84/85 Tous les sillages mènent à la mer
14/07/1985, C84/85 La Rochelle : Transat en sanitaire
23/07/1985, C84/85 Dépôts de bilan ?
25/07/1985, C84/85 Yachting-France menace de sombrer
26/07/1985, C84/85 Arrivée à Royan aujourd'hui
28/07/1985, C84/85 Tour de France à la voile : A La Rochelle ce n'est pas fini
02/08/1985, C84/85 Yachting-France occupé à La Teste : la fin d'une illusion
05/08/1985, C84/85 L'Océan n'a rendu qu'un coussin du voilier disparu depuis huit jours
05/08/1985, C84/85 "Vacances" à l'usine dans l'attente d'un compromis
07/08/1985, C84/85 Situation apparemment bloquée
09/08/1985, C84/85 Détente à Yachting-France
12/08/1985, C84/85 La municipalité va monter à Paris pour défendre Yachting-France
15/08/1985, C84/85 A "Charente-Maritime" la deuxième étape
20/08/1985, C84/85 Les Minimes : Des signes de croissance
21/08/1985, C84/85 "Charente-Maritime" continue
24/08/1985, C84/85 "Charente-Maritime" bien reparti
24/08/1985, C84/85 "Charente-Maritime" repart en tête
25/08/1985, C84/85 "Charente-Maritime" : Retour à La Rochelle
26/08/1985, C84/85 Le mâât-aile : le turbo des géants
30/08/1985, C84/85 L'occupation va se poursuivre à Yachting-France
03/09/1985, C84/85 Yachting-France : toujours bloqué
04/09/1985, C84/85 Le bateau de Tabarly sur les fonds baptismaux
05/09/1985, C84/85 Déblocage lundi sinon...
06/09/1985, C84/85 Yachting-France : le redémarrage
06/09/1985, C84/85 L'épopée de "Charente-Maritime"
07/09/1985, C84/85 Moins de chômage technique que prévu
09/09/1985, C84/85 De la rigueur avant Séoul
09/09/1985, C84/85 Objectif atteint pour "Charente-Maritime"
12/09/1985, C84/85 La Rochelle : brise en rade
12/09/1985, C84/85 Mi-temps : pas de surprise
15/09/1985, C84/85 Argent et bronze pour la France
15/09/1985, C84/85 France : deux médailles
20/09/1985, C84/85 Grand Pavois de La Rochelle : se vendre sans se ruiner
25/09/1985, C84/85 Voile : Bénéteau implante une usine aux Etats-Unis
30/10/1985, C84/85 Yachting-France : négociations en sous-sol
01/11/1985, C84/85 Bientôt un autre voilier "Aquitaine"
05/11/1985, C84/85 Yachting-France : les discussions avancent
23/12/1985, C84/85 Yachting-France désespère
24/12/1985, C84/85 Journée capitale pour Chantiers Yachting-France
25/12/1985, C84/85 Un non ferme du tribunal de commerce
27/12/1985, C84/85 Sauveteurs victimes à Oléron
27/12/1985, C84/85 Mort en accomplissant son devoir
28/12/1985, C84/85 La peur du naufrage
31/12/1985, C84/85 Dufour La Rochelle in extremis

31/12/1985, C84/85 Yachting-France : licenciement collectif
?/?/1986, C84/85 Dufour : La Rochelle reprend la mer
01/01/1986, C86/88 "Jet-Services" en difficulté
01/01/1986, C86/88 Dufour : hissez les voiles !
03/01/1986, C86/88 Naufragés dans la tempête
08/01/1986, C86/88 Yachting-France : tous licenciés
08/01/1986, C86/88 Un parfum de devises fortes
11/01/1986, C86/88 La plaisance fait salon à Paris
12/01/1986, C86/88 Salon nautique : Une embellie en vue
15/01/1986, C86/88 Aujourd'hui peut-être
15/01/1986, C86/88 Planches à voile en baisse
16/01/1986, C86/88 Yachting-France : réponse ce matin
17/01/1986, C86/88 Yachting-France repris par le groupe Thévenot
23/01/1986, C86/88 Une entreprise charentaise
05/02/1986, C86/88 La mémoire du futur
14/03/1986, C86/88 Laboureur de la mer
21/03/1986, C86/88 "French-Kiss" : la bise à La Rochelle
22/03/1986, C86/88 Dufour : La C.G.T évacue l'entreprise
25/03/1986, C86/88 La pause café
02/04/1986, C86/88 La Nef rochelaise et les étoiles de l'Europe
03/04/1986, C86/88 E.D.H.E.C. : Il sont partis !
03/04/1986, C86/88 On sait quand on part...
06/04/1986, C86/88 Course de l'E.D.H.E.C. : Equilibre et ouverture
10/04/1986, C86/88 La Rochelle : nouveau bateau pour Peyron
16/04/1986, C86/88 Nouvelles inquiétudes à La Teste
23/04/1986, C86/88 Quatre-vingt-six voiliers vendéens pour l'Amérique
04/05/1986, C86/88 Voile : Course la liberté : Un océan pour deux frères
11/05/1986, C86/88 Course de la liberté : L'espoir renaît pour "Charente-Maritime"
11/05/1986, C86/88 Voile : Semaine de La Rochelle : A étraves mouchetées.
13/05/1986, C86/88 "Charente-Maritime" nous voici !
18/05/1986, C86/88 Le catamaran révolutionnaire d'un éternel inventeur
03/06/1986, C86/88 Une cave pour traverser l'Océan
12/07/1986, C86/88 Pallu de la Barrière favori des bizuths
21/07/1986, C86/88 Les 505 à La Rochelle
26/07/1986, C86/88 "Le Hâvre" en tête
28/07/1986, C86/88 Court-circuité le voilier explose
28/07/1986, C86/88 Auguin vers le succès
09/08/1986, C86/88 Sauvetage en mer : taxation à l'étude
08/09/1986, C86/88 Diversification du groupe
10/09/1986, C86/88 Une plaisance pour les terriens
14/09/1986, C86/88 Les parkings de la mer
14/09/1986, C86/88 Soixante millions de francs par an
14/09/1986, C86/88 La nuit des pavois : un joli doublé rochelais
14/09/1986, C86/88 Des cocotiers dans la tête
09/10/1986, C86/88 Charente-Maritime : "Un triste privilège"
11/10/1986, C86/88 Enfin un "coeur" pour les Minimes...
16/10/1986, C86/88 Le Verdon veut son port de plaisance
23/10/1986, C86/88 Bénéteau made in USA

28/10/1986, C86/88 Toutes voiles dehors
10/11/1986, C86/88 Une assurance pour les véliplanchistes
16/11/1986, C86/88 Une longue liste
24/11/1986, C86/88 Joubert : "Il faut des garde-fous"
13/12/1986, C86/88 Un Admiraler construit par Gib' Sea
21/12/1986, C86/88 L'avenir des multicoques
26/12/1986, C86/88 L'amitié prend la mer
29/12/1986, C86/88 Bientôt un véritable port de plaisance
30/12/1986, C86/88 Les quatre jours nautiques s'achèvent
06/01/1987, C86/88 "Charente-Maritime-2" sans queue ni tête
08/01/1987, C86/88 Ocqueteau reprend Richard
10/01/1987, C86/88 Contre vents et marées
10/01/1987, C86/88 La plaisance... et le plaisir
14/01/1987, C86/88 Les entreprises qui vont sur l'eau
14/01/1987, C86/88 "French-Kiss": un challenge régional
16/01/1987, C86/88 Plaisance : défricher de nouveaux sentiers
03/02/1987, C86/88 Zodiac s'installe en Amérique
07/02/1987, C86/88 Premier tour du monde des entreprises
19/02/1987, C86/88 I - Et pourtant il flotte...
17/04/1987, C86/88 Zodiac : la production commence
27/05/1987, C86/88 La Rochelle : Semaine de la voile
31/05/1987, C86/88 Ils ont droit à leur Cap Horn
01/06/1987, C86/88 Record autour de Ré
14/07/1987, C86/88 11 000 véliplanchistes secourus entre juin et septembre
28/07/1987, C86/88 Plaisanciers connaissez la réglementation
30/07/1987, C86/88 Une coque révolutionnaire pour un 18 mètres
11/08/1987, C86/88 On les mène en bateau
13/08/1987, C86/88 Des voiles bergeracoises sur toutes les mers du monde
23/08/1987, C86/88 Une braderie bien timide...
30/08/1987, C86/88 Le nouveau souffle des monotypes
01/09/1987, C86/88 Isabelle sur l' "Ecoreuil des Mers"
02/09/1987, C86/88 Le Grand Pavois prospecte...
03/09/1987, C86/88 600 bateaux exposés à Cannes
03/09/1987, C86/88 Une refonte du permis
16/09/1987, C86/88 Cinquante au départ
17/09/1987, C86/88 Le Grand Pavois au bassin des chalutiers
18/09/1987, C86/88 Le Grand Pavois risque-t-il son âme ?
22/09/1987, C86/88 La technique du crabe farci
30/09/1987, C86/88 Moins d'intervention qu'en 1986
26/10/1987, C86/88 Sables et remous autour du port
28/10/1987, C86/88 Le Grand Pavois entre Bordeaux et La Rochelle
29/10/1987, C86/88 "Super-Madinina" le bateau panaché
24/11/1987, C86/88 Le Grand Pavois ne viendra pas à Bordeaux
24/11/1987, C86/88 Le Grand Pavois reste à La Rochelle
25/11/1987, C86/88 Décision difficile mais confiance intacte
05/12/1987, C86/88 Les petits bateaux dans le creux de la vague
06/12/1987, C86/88 Le trimaran du père de famille
09/12/1987, C86/88 Des machines à capturer les devises

10/12/1987, C86/88 I - L'esprit voile... avec un moteur auxiliaire
11/12/1987, C86/88 II - A la découverte d'un besoin inexploré
12/12/1987, C86/88 III - Sous le signe du Zodiaç
23/12/1987, C86/88 Port-Médoc en bonne voie
30/12/1987, C86/88 Joubert Nivelte et la bannière étoilée
30/12/1987, C86/88 Joubert-Nivelte : conquérir l'America
16/01/1988, C86/88 Le Grand Pavois fait de l'alpinisme...
16/01/1988, C86/88 Un grain de sel dans la neige
22/01/1988, C86/88 "Nemo" premier sous-marin de plaisance
29/01/1988, C86/88 L'appel des sirènes d'Avoriaz...
?02/1988, C86/88 Les deux passions d'Isabelle Autissier
09/02/1988, C86/88 "Charente-Maritime 3" : oui mais "Formule 40" : non
10/02/1988, C86/88 "Une super-porte ouverte pour trois ans"
11/02/1988, C86/88 Les voiliers du Gib'Sea à l'assaut du Soleil-Levant
19/02/1988, C86/88 Un bateau sans se ruiner
19/02/1988, C86/88 Les p'tits bateaux feront les grands profits
21/02/1988, C86/88 Pavois dans les gréements
24/02/1988, C86/88 Jean-François Fountaine président
24/02/1988, C86/88 La navigation comme science exacte
29/02/1988, C86/88 Un Formule 40 pour le roi de l'America
01/03/1988, C86/88 Marine marchande et bateaux-écoles
06/03/1988, C86/88 Un autre trimaran pour Poupon
24/03/1988, C86/88 Naufrage à Esnandes
05/04/1988, C86/88 2 500 étudiants parés pour la course
06/04/1988, C86/88 Ça va être leurs fêtes...
06/04/1988, C86/88 L'EDHEC a 20 ans
07/04/1988, C86/88 Brise d'est pour Sup de Co
07/04/1988, C86/88 Les brouillards du petit matin
09/04/1988, C86/88 En attendant la terre promise
09/04/1988, C86/88 On a foncé dans le brouillard
11/04/1988, C86/88 Pour les résultats venez... demain !
12/04/1988, C86/88 Maréchal s'installe à Marans
15/04/1988, C86/88 Partie de pêche
19/04/1988, C86/88 Une visite de l'usine Zodiac
20/04/1988, C86/88 Grandir par la voie des airs
23/05/1988, C86/88 Le Castrec menacé
01/06/1988, C86/88 Un pied-à-terre pour "Jet-Services"
10/06/1988, C86/88 La Rochelle : quarante filles pour un bateau...
18/06/1988, C86/88 Changement de costume
18/06/1988, C86/88 La Manche à dix ans
08/07/1988, C86/88 Saint-Denis : Devenir un port d'attache
25/07/1988, C86/88 Arriba Espana
25/07/1988, C86/88 A vos caisses moussaillons !
25/07/1988, C86/88 Le courage d'Isabelle
28/07/1988, C86/88 Ugo Vanelo devant toute l'Espagne
29/07/1988, C86/88 Martinez out
07/08/1988, C86/88 Course du "Figaro" : fortunes diverses pour les Rochelais
08/08/1988, C86/88 Fortunes diverses pour les Rochelais

- 12/08/1988, C86/88 Policiers de la mer
13/08/1988, C86/88 Double lifting pour l'oiseau bleu
18/08/1988, C86/88 L'oiseau bleu met les voiles
22/08/1988, C86/88 "Charente-Maritime" en première ligne
22/08/1988, C86/88 Transat Québec-Saint-Malo : "Charente-Maritime 2" en avant !
23/08/1988, C86/88 Quand "Charente-Maritime" casse
02/09/1988, C86/88 Transat : Moussy disparaît en mer
02/09/1988, C86/88 Drame sur la Transat Québec-Saint-Malo : Olivier emporté par une lame
03/09/1988, C86/88 Un point minuscule sur l'océan
03/09/1988, C86/88 Une solution... pour demain
09/09/1988, C86/88 L'odyssée américaine d'un Rochelais
11/09/1988, C86/88 Bénéteau contre-attaque
11/09/1988, C86/88 Rêve de plaisance
14/09/1988, C86/88 Pour assurer l'amarrage
14/09(?) /1988, C86/88 Le privilège de courir seul autour du monde
15/09/1988, C86/88 Le centre ville pavoise
16/09/1988, C86/88 Un salon gonflé à bloc
18/09/1988, C86/88 La soirée des récompenses : on pavoise
20/09/1988, C86/88 58 000 entrées : on vise encore davantage
21/09/1988, C86/88 Monocoque ou multicoque ?
08/10/1988, C86/88 II - Quartiers sud et nouvelle frontière
12/10/1988, C86/88 Un ruban bleu pour l'accueil aussi...
26/10/1988, C86/88 L'ébauche du prochain bateau bleu
28/10/1988, C86/88 Jeanneau majoritaire chez Ocqueteau
28/10/1988, C86/88 Les constructeurs navals inquiets
04/11/1988, C86/88 Le voilier de Bordeaux perdu entre Brest et La Rochelle
09/11/1988, C86/88 La plaisance et ses promesses...
09/11/1988, C86/88 Saint-Georges : fenêtre sur Gironde
13/11/1988, C86/88 Un nouveau bateau pour la Coupe
13/11/1988, C86/88 Les lévriers de la mer
20/11/1988, C86/88 Centre National de Voile à La Rochelle : Le piège à talents
25/11/1988, C86/88 L'espion nommé Argos
26/11/1988, C86/88 Les Aquitains font le point
03/12/1988, C86/88 Pour l'impossible attendre deux jours...
05/12/1988, C86/88 Le retour des grands voiliers
09/12/1988, C86/88 Des voiliers pour les Antilles
12/12/1988, C86/88 Les stations-voile cherchent le vent
13/12/1988, C86/88 Le dynamisme des entreprises girondines
01/01/1989, C89/90 Sauvetage : c'est le libre service
10/01/1989, C89/90 V - Le port d'Antioche creuse son trou
01/02/1989, C89/90 Les mouettes les plus rapides du monde
10/02/1989, C89/90 "Charente-Maritime" sort de sa coquille
15/02/1989, C89/90 "Fleury-Michon" mis à l'eau
16/02/1989, C89/90 Le tungstène et le carbone flottent
15/03/1989, C89/90 Des Rochelais à Palawan
15/03/1989, C89/90 Michel Richard réélu président
15/03/1989, C89/90 "Corum" : Vendée - La Rochelle via Paris

16/03/1989, C89/90 Pavillon : la course vers l'Europe
30/03/1989, C89/90 Hello "Lada-Poch" Farewell" Macif
06/04/1989, C89/90 Des haubans de voiliers pour la pyramide
10/04/1989, C89/90 Un Follenfant bien assuré
11/04/1989, C89/90 "Ecureuil-d'Aquitaine 2" : toute la région à bord
14/04/1989, C89/90 La procession avant le baptême
15/04/1989, C89/90 Un bateau-image pour avancer loin
16/04/1989, C89/90 Baptême pluvieux baptême heureux
22/04/1989, C89/90 Ils sont partis à point...
04/05/1989, C89/90 Le triomphe de l'Amiral
05/05/1989, C89/90 Ils seront mille !
07/05/1989, C89/90 Un TGV sur les pertuis
13/05/1989, C89/90 Des Glénans au Musée maritime
26/06/1989, C89/90 Les composites à coup sûr
29/06/1989, C89/90 Micro Contrôle et Zodiac ambassadeurs
01/07/1989, C89/90 Grand Pavois : entente cordiale
05/07/1989, C89/90 Gare aux naufrageurs !
19/07/1989, C89/90 Ne le répétez pas
23/07/1989, C89/90 Annick et Isabelle louves de mer
23/07/1989, C89/90 Bon vent aux filles de La Rochelle
29/07/1989, C89/90 Laurent Cordelle s'impose
10/08/1989, C89/90 Scooter des mers et jet ski : Une armada dangereuse
11/08/1989, C89/90 Mer : des pontons pour les engins de plaisance
17/08/1989, C89/90 Rouleau mortel au large
18/08/1989, C89/90 Vacances mouvantes
19/08/1989, C89/90 La saison du soleil aux Minimes
24/08/1989, C89/90 Premier "run" pour une maquette
29/08/1989, C89/90 Des voiles cousues main
30/08/1989, C89/90 Marc Pajot incarcéré
07/09/1989, C89/90 Le confort et les affaires
08/09/1989, C89/90 La révolution des matériaux
09/09/1989, C89/90 Un record absolu d'entrées
10/09/1989, C89/90 Grand Pavois : l'ouverture
17/09/1989, C89/90 Le commandant a mis les voiles
09/10/1989, C89/90 Aller très vite... et très loin
13/10/1989, C89/90 Le permis bateau par courrier
26/10/1989, C89/90 A boulets rouges sur "Charente-Maritime"
27/10/1989, C89/90 Faux injuste et déplorable...
?/11/1989, C89/90 La commune en détresse
?/11/1989, C89/90 Profil haut pour La Palmyre
01/11/1989, C89/90 "Charente-Maritime" récidiviste
02/11/1989, C89/90 Jeanneau et Ocqueteau dans un bateau
03/11/1989, C89/90 Coques en stock à Saint-Jean-d'Illac
04/11/1989, C89/90 Les miraculés de "la Mauvaise"
06/11/1989, C89/90 Dix plaisanciers sauvés du naufrage
07/11/1989, C89/90 Ile de Ré : des conditions extrêmes
07/11/1989, C89/90 Le Grand Pavois tombe à l'eau
16/11/1989, C89/90 Quand le bateau va

18/11/1989, C89/90 "Un bateau pour Noël"
22/11/1989, C89/90 C'est ainsi que s'en alla "Bama" ...
22/11/1989, C89/90 80 "croiseurs" sur un voilier
29/11/1989, C89/90 Offensive concertée à Paris
30/11/1989, C89/90 La Rochelle défie l'Australie
?/12/1989, C89/90 Non au port oui aux promoteurs
?/12/1989, C89/90 Sous le signe de la réussite
03/12/1989, C89/90 Moins haut plus large
06/12/1989, C89/90 Les élus dans l'embarras
09/12/1989, C89/90 Des voiliers pour les Antilles
12/12/1989, C89/90 Le regard au même niveau
26/12/1989, C89/90 I - L'envol de deux mouettes...
28/12/1989, C89/90 Les écarts se creusent
28/12/1989, C89/90 "Charente-Maritime II" vire de bord
?/?/1990, C89/90 Stéphane Collaro s'offre une vedette
06/01/1990, C89/90 Olivier et Pierre copains d'abord
07/01/1990, C89/90 Poupon pas écoeuré
09/01/1990, C89/90 Le flop du Grand Pavois
12/01/1990, C89/90 L'ex- "Charente-Maritime-2" arraisonné
13/01/1990, C89/90 Au piquet à La Rochelle
13/01/1990, C89/90 Du carton à la plaisance
14/01/1990, C89/90 Les leçons d'un chavirage
18/01/1990, C89/90 "Charente-Maritime 2" : Uniquement pour le tour du monde
18/01/1990, C89/90 Des voiles pour Tour du monde
18/01/1990, C89/90 La renaissance d'un site industriel
15/02/1990, C89/90 Follenfant passe le cap
25/02/1990, C89/90 La Rochelle au coeur de la course
27/02/1990, C89/90 Peaux neuves
?/03/1990, C89/90 Défi coulé image touchée
15/03/1990, C89/90 Les ailes d'OTIP
21/03/1990, C89/90 "Charente-Maritime TBS" : la conception
21/03/1990, C89/90 Le Follenfant de Charente-Maritime
22/03/1990, C89/90 Le printemps de Follenfant
23/03/1990, C89/90 Alors raconte...
28/03/1990, C89/90 A plus tard le tour du monde
29/03/1990, C89/90 Les explications de Pierre Bénaros
31/03/1990, C89/90 Christine a retrouvé Pierre
02/04/1990, C89/90 C'était comme s'il avait gagné !
17/05/1990, C89/90 Des murs pour le Centre national
27/05/1990, C89/90 C'est le calme plat
28/05/1990, C89/90 I - Isabelle Autissier navigatrice solitaire
29/05/1990, C89/90 II - Isabelle Autissier : "Mozart en mer"
02/06/1990, C89/90 Du sport... et des gags
10/06/1990, C89/90 Les baignoires prennent l'eau
24/06/1990, C89/90 L'Atlantique en trois jours
05/07/1990, C89/90 La saison arrive à bon port
05/07/1990, C89/90 La chasse aux chauffards des mers
12/07/1990, C89/90 C'est pour aujourd'hui...

13/07/1990, C89/90 Le ministre et le catamaran
14/07/1990, C89/90 Navigateur
14/07/1990, C89/90 56 solitaires à l'assaut du golfe
15/07/1990, C89/90 Chantiers du Centre-Ouest : une nouvelle chance
18/07/1990, C89/90 Au rendez-vous des copains
18/07/1990, C89/90 L'école en sous-marin
20/07/1990, C89/90 Aux couleurs des droits de la femme
26/07/1990, C89/90 Le "bosco" pour un port plaisant
29/07/1990, C89/90 Fontaine-Pajot voit grand
31/07/1990, C89/90 Cordelle fait coup double
31/07/1990, C89/90 Une coque de plus pour l'entreprise
?/08/1990, C89/90 L'écurie Cordelle à bon port
?/08/1990, C89/90 Les Rochelais en tête Parlier remonte
19/08/1990, C89/90 Réforme du permis bateau
29/08/1990, C89/90 Quand les Minimes s'éveilleront
?/09/1990, C89/90 Nuit des pavais : Les nouveaux trophées attribués
07/09/1990, C89/90 Jeanneau : l'option de luxe
07/09/1990, C89/90 Trente-deux chômeurs et un grand voilier
12/09/1990, C89/90 Dossier Grand Pavais
12/09/1990, C89/90 Pour les professionnels de la passion
13/09/1990, C89/90 Grand Pavais : Nicholson à la barre
13/09/1990, C89/90 La gosse et le grand Jack...
14/09/1990, C89/90 Inauguration tambour battant
18/09/1990, C89/90 Le cap des 70 000 entrées
09/10/1990, C89/90 La Rochelle : Florence au conseil
13/10/1990, C89/90 Le Défi rochelais
18/10/1990, C89/90 Bon anniversaire pour Isabelle
24/10/1990, C89/90 Rien ne sert de courir...
06/11/1990, C89/90 Le bras de liaison "explose" à 31 noeuds
19/11/1990, C89/90 Le pied de nez de Flo
21/11/1990, C89/90 Dans le sillage de Flo
25/11/1990, C89/90 La Palmyre : Une future cité lacustre ?
04/12/1990, C89/90 Le marché a de la gîte
04/12/1990, C89/90 Défi sportif et économique
08/12/1990, C89/90 Le Sillage d'un département pilote
09/12/1990, C89/90 Nouveaux horizons maritimes
12/12/1990, C89/90 Corum : médaillés de la ville
18/12/1990, C89/90 "Otip" : aile brisée
23/12/1990, C89/90 Autissier démâte...
25/12/1990, C89/90 Jeantot et Adams arrivent Autissier rame
27/12/1990, C89/90 Mi-temps à Sydney
27/12/1990, C89/90 Les locataires de la mer
28/12/1990, C89/90 Isa skipper courage
28/12/1990, C89/90 Isabelle à Sydney
29/12/1990, C89/90 Coup de sonde dans le port des Minimes
30/12/1990, C89/90 Isabelle Autissier pressée
?/?/1991, C91/93 Jean-François Fontaine : Heureux comme un patron sur l'eau
05/01/1991, C91/93 La récompense des frères Edel

08/01/1991, C91/93 Le disparu de l'estuaire à bon port
10/01/1991, C91/93 Un albatros à La Rochelle
22/01/1991, C91/93 Entraînement à La Rochelle des équipiers de l'Admiral's Cup
02/02(?) /1991, C91/93 Sous le signe du Zodiac...
05/02/1991, C91/93 Philippe Harlé n'est plus
12/02/1991, C91/93 Fragiles estuaires
08/03/1991, C91/93 Rumeur de port à Port-Neuf
11/03/1991, C91/93 Perdue en mer pendant 53 heures
13/03/1991, C91/93 Une écurie rochelaise de motonautisme
14/03/1991, C91/93 Premier rendez-vous des "Corum"
15/03/1991, C91/93 Une équipe régionale à La Rochelle
22/03/1991, C91/93 Le "Ponant" vrai paquebot à voiles
27/03/1991, C91/93 La croisière du "Dynamic 110"
04/04/1991, C91/93 "La Poste" avec Bénéteau
04/04/1991, C91/93 Un développement vers l'exportation
10/04/1991, C91/93 De galères en succès...
24/04/1991, C91/93 Extension du port : cap à l'est
28/04/1991, C91/93 Sous le signe du dragon
03/05/1991, C91/93 La Rochelle : Salon de l'occasion nautique
05/05/1991, C91/93 "Atlanticap" à La Rochelle : Joli succès pour un essai
12/05/1991, C91/93 Les locaux en progrès
19/05/1991, C91/93 Les caprices de la brise
20/05/1991, C91/93 Les leaders assurent
06/06/1991, C91/93 Comment défendre la suprématie rochelaise ?
07/06/1991, C91/93 "Fleury-Michon" devient "Haute-Normandie"
20/06/1991, C91/93 La Rochelle : sauvetage de trois plaisanciers
28/06/1991, C91/93 Des pavés sur la route de Barcelone
13/07/1991, C91/93 Zodiac-Rochefort : Plan de licenciements à l'étude
14/07/1991, C92/93 Le vent en poupe
31/07/1991, C91/93 Les trois mousquetaires de l'Admiral's Cup
31/07/1991, C91/93 Des Français très Rochelais
11/08/1991, C91/93 Les Laserfolies
16/08/1991, C91/93 Admiral's Cup : France : victoire historique
16/08/1991, C91/93 L'Admiral's Cup française!
16/08/1991, C91/93 La satisfaction de Gelusseau
21/08/1991, C91/93 Gelusseau fait le point
28/08/1991, C91/93 Entreprise CRAIN
05/09/1991, C91/93 Le Grand Pavois de l'espoir
08/09/1991, C91/93 La mer pavoise
13/09/1991, C91/93 Chatellier s'agrandit
13/09/1991, C91/93 Les inquiétudes de la plaisance
15/09/1991, C91/93 Honneur aux entreprises
03/10/1991, C91/93 Escale forcée à bayonne
03/10/1991, C91/93 Sauvée par un cargo
18/10/1991, C91/93 L'Europe des Shetland aux Canaries
04/11/1991, C91/93 Pris dans la tourmente
14/11/1991, C91/93 Une pièce dans un puzzle
14/11/1991, C91/93 CIM : le numéro 7 est à l'eau

27/11/1991, C91/93 Planche à voile : Les rois attendent les vagues
28/11/1991, C91/93 Oléron Funboard : Planche mais sans voiles
29/11/1991, C91/93 Le nouveau défi d'Antoine Albeau
?/12/1991, C91/93 Sport et commerce
02/12/1991, C91/93 Et si l'on récidivait en 1993 ?
08/12/1991, C91/93 Premiers contrats pour les chantiers de la région
12/12/1991, C91/93 Nouveau logo nouvelle politique
20/12/1991, C91/93 Fontaine-Pajot en Allemagne
?/01/1992, C91/93 Marie-Claude Bridonneau : la vie devant soi
08/01/1992, C91/93 Voilier de vitesse : on accélère
08/01/1992, C91/93 Le mistral plutôt que les alizés
09/01/1992, C91/93 L'argent pour les frères Berger
21/01/1992, C91/93 Rocca s'installe chez Dufour
26/01/1992, C91/93 Du mistral dans les voiles
23/03/1992, C91/93 "Charente-Maritime" a près de 30 noeuds
05/04(?) /1992, C91/93 Atlanticap : Des promesses pour le printemps
03/05/1992, C91/93 La Rochelle : disparu en allant chercher du secours à la nage
04/05/1992, C91/93 David Drappeau : tout pour Barcelone
04/05/1992, C91/93 Noyé en allant chercher du secours
08/05/1992, C91/93 Victimes de la marée montante
09/05/1992, C91/93 Les rescapés hors de danger
14/05/1992, C91/93 Union des ports de plaisance : A l'ombre de Fort Boyard
24/05/1992, C91/93 Tour de Ré -Sud-Ouest : La course et le voyage
25/05/1992, C91/93 Brice Lalonde et les opposants
28/05/1992, C91/93 Semaine de La Rochelle
30/05/1992, C91/93 La Rochelle : tout le monde à l'eau
30/05/1992, C91/93 Semaine de la voile de La Rochelle
31/05/1992, C91/93 Marc Lombard plus rapide
01/06(?) /1992, C91/93 "La banane" a fait merveille
07/06/1992, C91/93 Le flot des dériveurs
15/06/1992, C91/93 Cordelle tient la corde
21/06/1992, C91/93 Le départ pour Capbreton
25/06/1992, C91/93 Naufrage d'un voilier de Marennes
03/07/1992, C91/93 "Voiles de nuit" remis en cause
04/07/1992, C91/93 Le Grand Pavois à La Rochelle
16/07/1992, C91/93 Ski nautique : La glisse à tous les niveaux
18/07/1992, C91/93 Laurent Cordelle sur ses terres
18/07/1992, C91/93 Le menu des mangeurs d'écoute
19/07/1992, C91/93 Royan : Tour de France à la voile : Le combat des chefs
26/07/1992, C91/93 Europe juniors pour les 420
27/07/1992, C91/93 Les voiles de la paix
27/07/1992, C91/93 Un catamaran pour l'Europe
28/07/1992, C91/93 Déjà Martinez-Woods
27/08/1992, C91/93 Elles ont le vent en poupe
01/09/1992, C91/93 Statistiques et trafics...
09/09/1992, C91/93 L'Arc atlantique
13/09/1992, C91/93 Exemple de la nouvelle tendance de la plaisance "de grand luxe"
17/09/1992, C91/93 Vive le luxe !

18/09/1992, C91/93 Grand Pavois de La Rochelle
19/09/1992, C91/93 Grand Pavois de La Rochelle
20/09/1992, C91/93 Nuit des Pavois : le grand prix pour Guymarine
21/09/1992, C91/93 1- Le préfet aux commandes
22/09/1992, C91/93 2- "Nous demandons le dialogue"
23/09/1992, C91/93 Grand Pavois de La Rochelle : Fréquentation maintenue
24/09/1992, C91/93 Des ailes de mouettes pour l'Ecureuil
25/09/1992, C91/93 Sportifs comme les autres
05/10/1992, C91/93 Un record du monde pour "Charente-Maritime"
22/10/1992, C91/93 Les Minimes ont 20 ans : Trop grand ou trop petit ?
23/10/1992, C91/93 Poupon sur le pont
28/10/1992, C91/93 La Rochelle : cap sur les alizés
28/10/1992, C91/93 "Terre ferme" a pris la mer
28/10/1992, C91/93 Isabelle lève le voile
29/10/1992, C91/93 Le prix du retard
?/11/1992, C91/93 Disparitions en mer lors de courses au large
14/11/1992, C91/93 Un looping pour le bateau d'Isabelle
19/11/1992, C91/93 Dufour fait campagne
19/11/1992, C91/93 Les routes du nautisme
23/11/1992, C91/93 Finale Coupe de France de funboard FPBA 1992
25/11/1992, C91/93 "Charente-Maritime" améliore son record
03/12/1992, C91/93 I - Gib'sea : offensive ciblée
04/12/1992, C91/93 II - En attendant le 78 pieds
05/12/1992, C91/93 Le retour de bateau
09/12/1992, C91/93 Spécial Salon nautique
15/12/1992, C91/93 "Pas si mauvais que ça"
22/12/1992, C91/93 Le port au Conseil d'Etat
?/?/1993, C91/93 Des chevaux sur la mer
04/01/1993, C91/93 V : le port de Royan au point mort
06/01/1993, C91/93 Port de Royan : la ville attaque l'Etat
07/01/1993, C91/93 Pavillons de complaisance
08/01/1993, C91/93 Port de Royan : Feuilleton juridique
10/01/1993, C91/93 Hendaye (64) : ouverture du port de plaisance
12/01/1993, C91/93 Un mort deux disparus
14/01/1993, C91/93 L'enquête publique fait des vagues
16/01/1993, C91/93 Port de Royan : la ville contre-attaque
24/01/1993, C91/93 Isabelle Autissier : solidarité avec la Bosnie
29/01/1993, C91/93 Le ministre entretient l'espoir
06/02/1993, C91/93 Un impromptu sur le port
08/02/1993, C91/93 L'Aquitaine se replace
14/02/1993, C91/93 Royan : tempête sur le port
16/03/1993, C91/93 Electronique bordelaise pour Titouan
16/03/1993, C91/93 Concertation : retour à la case départ
29/03/1993, C91/93 La sécurité à la barre
16/05/1993, C91/93 Au bout de la tradition
24/05/1993, C91/93 Bourgnon compte sur Parlier
29/05/1993, C91/93 "L'Ecureuil" vainqueur à Cherbourg
31/05/1993, C91/93 "Capricorno" le panache en plus

08/06/1993, C91/93 Autissier en tête à Copenhague
?/07/1993, C91/93 Les vacances sur l'eau en mer et en rivière
08/07/1993, C91/93 Un pavillon un label et un "bosco"
09/07/1993, C91/93 Fenêtre sur mer
21/07/1993, C91/93 Tragédie à la Mauvaise
21/07/1993, C91/93 Emportés par une déferlante
22/07/1993, C91/93 Trois corps sur quatre
23/07/1993, C91/93 Dans le sillage de John F. Kennedy
27/07/1993, C91/93 Zodiac Rochefort : Licenciements économiques
27/07/1993, C91/93 Cap sur Arcachon
29/07/1993, C91/93 "Gwenn" : La quatrième victime retrouvée
31/07/1993, C91/93 La France ambitieuse
02/08/1993, C91/93 Le "rayon vert" des Rochelais
06/08/1993, C91/93 La France recule
09/08/1993, C91/93 A la chasse aux bulles...
15/08/1993, C91/93 Pneumatiques de vitesse
16/08/1993, C91/93 Beaufreton conserve son titre
31/08/1993, C91/93 Trois naufragés récupérés
31/08/1993, C91/93 La bonne étoile des naufragés angoumoisins
05/09/1993, C91/93 Les 20 ans du Grand Pavois
09/09/1993, C91/93 L'horizon s'éclaircit
14/09/1993, C91/93 La part du vent...
15/09/1993, C91/93 Le gros dos dans le gros temps
17/09/1993, C91/93 Trois nuits à la dérive
18/09/1993, C91/93 Concorde pour le port
18/09/1993, C91/93 Zodiac condamné
20/09/1993, C91/93 Un corps repêché
04/10/1993, C91/93 Mini-Transat : repli sur La Rochelle
04/10/1993, C91/93 Des économies pour un produit de luxe
05/10/1993, C91/93 L'épave du bateau de Pascal Leys repérée
20/10/1993, C91/93 Feu vert pour la reprise
09/11/1993, C91/93 Un port de plaisance à la Repentie ?
16/11/1993, C91/93 Canot retourné
17/11/1993, C91/93 Sans nouvelles de l'aventurier russe
19/11/1993, C91/93 L'association de défense condamnée
09/12/1993, C91/93 Dufour reprend Accor
16/12/1993, C91/93 Satisfaisant sans plus
23/12/1993, C91/93 Kersauson Tabarly et Autissier
31/12/1993, C91/93 La Liberté ouvre la route
?/?/1994, C94/96 Premier ruban sur la digue
22/03/1994, C94/96 Dix conseils pour acheter
27/03/1994, C94/96 Par-delà le cap Horn
29/03/1994, C94/96 Cap sur le record
12/04/1994, C94/96 Les certitudes des bâtisseurs
16/04/1994, C94/96 Bientôt les premiers bateaux
19/04/1994, C94/96 Seul le plus jeune...
20/04/1994, C94/96 Le bassin mis à l'eau
23/04/1994, C94/96 Bonjour record

27/04/1994, C94/96 Claude Belot : Soutien sans équivoque à Isabelle Autissier
09/05/1994, C94/96 Retour au pied du petit phare
14/05/1994, C94/96 Sous l'aile de la "Belle-Poule"
16/05/1994, C94/96 Serge Madec : cap sur la Withbread
17/05/1994, C94/96 Les chantiers Fontaine-Pajot sous spi
19/05/1994, C94/96 Rius prend des risques
?/06/1994, C94/96 Vingt-six licenciés contre Zodiac
16/07/1994, C94/96 A voile et à moteur
09/08/1994, C94/96 "Il faut gérer la fatigue"
10/08/1994, C94/96 Entre San Sebastian et Plymouth
17/08/1994, C94/96 Dessertenne prend son envol
20/08/1994, C94/96 L'écume des "cata"
21/08/1994, C94/96 Dessertenne prend le large
22/08/1994, C94/96 Dessertenne sauve l'essentiel
22/08/1994, C94/96 Dessertenne : "Mauvaise bouée !"
24/08/1994, C94/96 Funboard : Albeau 4e aux Canaries
24/08/1994, C94/96 Justine chez les grands
24/08/1994, C94/96 Leroy du monde ?
25/08/1994, C94/96 Ne m'appellez plus Charente-Maritime
14/09/1994, C94/96 Livret spécial Grand Pavois
15/09/1994, C94/96 Grand Pavois de La Rochelle
16/09/1994, C94/96 Petit bateau deviendra grand
17/09/1994, C94/96 Erwan Quéméré : A bateaux rompus...
26/09/1994, C94/96 Escrimeurs de la voile
02/10/1994, C94/96 Bertrand Pacé champion du monde
24/10/1994, C94/96 Boc Challenge : Formidable Isabelle
28/10/1994, C94/96 "Charente-Maritime 2" : Le second souffle du catamaran
27/11/1994, C94/96 Elle repart en tête
05/12/1994, C94/96 Le clan des Charentais-Maritimes
17/12/1994, C94/96 Auguin vole Autissier résiste
?/01/1995, C94/96 L'"Ecureuil" en perdition
02/01/1995, C94/96 "J'étais collée au plafond"
07/01/1995, C94/96 La dernière chance de l' "Ecureuil"
28/01/1995, C94/96 "Ecureuil une grand histoire"
31/01/1995, C94/96 Philippe Briand... à mi-temps
10/02/1995, C94/96 Isabelle Autissier : Partante pour le Globe-Challenge
09/04/1995, C94/96 Autissier repart en campagne
17/04/1995, C94/96 Zodiac : Les petits derniers se jettent à l'eau
24/05/1995, C94/96 Livret Tour de Ré 95
26/05/1995, C94/96 Zodiac une démarche de qualité
09/06/1995, C94/96 Peterhansel se "jet" à l'eau
10/06/1995, C94/96 Le mondial à Boyardville
12/06/1995, C94/96 La horde sauvage
20/06/1995, C94/96 Première pour Dessertenne
12/07/1995, C94/96 Une vitrine pour la ville
13/07/1995, C94/96 La nouvelle carte Dufour
07/08/1995, C94/96 Une course hors catégories
11/08/1995, C94/96 Alain Gautier triomphe à La Rochelle

12/08/1995, C94/96 Quand la course fait toilette
16/08/1995, C94/96 Bidegorry en son Gijon
28/08/1995, C94/96 Un enfant noyé au port de plaisance
12/09/1995, C94/96 Pub vivante à l'aéroport
12/09/1995, C94/96 Dessertenne et sa F1 vont à l'eau...
12/09/1995, C94/96 Plan Vigi-Pavois
13/09/1995, C94/96 Livret Grand Pavois
13/09/1995, C94/96 En place pour la parade
14/09/1995, C94/96 Ca fait mal de se faire plaisir
15/09/1995, C94/96 Les médecins examinent la plaisance
16/09/1995, C94/96 Grand Pavois de La Rochelle
17/09/1995, C94/96 Rêves à quai
18/09/1995, C94/96 Grand Pavois de La Rochelle
19/09/1995, C94/96 Records battus malgré le temps
01/12/1995, C94/96 Le cabotage des petites entreprises
01/12/1995, C94/96 Un écureuil en béton
02/12/1995, C94/96 La plaisancier dans ses murs
02/12/1995, C94/96 Tempête sur le salon
05/12/1995, C94/96 L'imagination maritime au pouvoir
13/12/1995, C94/96 Pas perdu pour tout le monde
14/12/1995, C94/96 Le projet tient la mer
23/02/1996, C94/96 Ferry à grande vitesse
24/03/1996, C94/96 Le Salon du prêt à naviguer
26/04/1996, C94/96 Hendaye refait salon
27/04/1996, C94/96 Mise à l'eau en début d'été
27/04/1996, C94/96 A voile et à moteur
29/04/1996, C94/96 8 000 entrées à Sokoburu
15/05/1996, C94/96 Livret Tour de Ré 1996
17/05/1996, C94/96 Des bananes et des embruns
18/05/1996, C94/96 Pas de quartier pour les Figaro
19/05/1996, C94/96 "Pulsion" irrésistible autour de Ré
20/05/1996, C94/96 Coup de tabac sur la course
20/05/1996, C94/96 Victoire de spécialistes
28/06/1996, C94/96 Fontaine-Pajot a 20 ans
13/08/1996, C94/96 Sur un air de biguine
03/09/1996, C94/96 Isabelle sous le charme
03/09/1996, C94/96 Une coque belle et rebelle...
18/09/1996, C94/96 Dans les eaux américaines
18/09/1996, C94/96 Livret Grand Pavois
18/09/1996, C94/96 Un salon... qui sent la mer
19/09/1996, C94/96 Le mouton à cinq pattes
21/09/1996, C94/96 Des bateaux de caractère
21/09/1996, C94/96 L'hippocampe et la rose des vents
22/09/1996, C94/96 Quand les carrés deviennent ronds
24/09/1996, C94/96 Les Antilles ont convaincu
10/10/1996, C94/96 Isabelle à pied d'oeuvre
27/10/1996, C94/96 Le grand duel autour du monde
31/10/1996, C94/96 Le professeur de stratégie

01/11/1996, C94/96 Tous des extraterrestres
02/11/1996, C94/96 Isabelle la bonne espérance
14/11/1996, C94/96 Vendée Globe : Autissier revient sur Parlier
20/11/1996, C94/96 Le port ville propre ?
23/11/1996, C94/96 Vendée Globe : Autissier en tête Munduteguy au port
24/11/1996, C94/96 Isabelle fend le tropique
27/11/1996, C94/96 Isabelle Autissier fonce vers les quarantièmes
30/11/1996, C94/96 La foire à l'imagination
30/11/1996, C94/96 Marchés neufs et fonds de tiroir
02/12/1996, C94/96 Le coup dur
03/12/1996, C94/96 Isabelle espère repartir
05/12/1996, C94/96 Petites curiosités et bonnes idées
21/12/1996, C94/96 Jean-Pierre Raffarin vote Autissier
24/12/1996, C94/96 Isabelle passe Noël dans les 50e
26/12/1996, C94/96 Isabelle Autissier à plein régime
?/?/1997, C97/99 Reconnaissance acquise
09/01/1997, C97/99 Du nautisme à l'hôtellerie
14/02/1997, C97/99 "C'est l'anarchie"
22/02/1997, C97/99 L'arrivée d'Isabelle Autissier
22/02/1997, C97/99 "On a tous perdu Gerry"
23/02/1997, C97/99 "De superbes aventuriers"
24/02/1997, C97/99 Isabelle et Catherine
18/03/1997, C97/99 Un dédi rochelais !
21/03/1997, C97/99 Isabelle et l'ami Georges
01/04/1997, C97/99 Le chœur y était
22/04/1997, C97/99 Le Brésil au Grand Pavois une cible privilégiée
24/05/1997, C97/99 Des PME qui créent de l'emploi
04/06/1997, C97/99 Le rendez-vous retrouvé
06/06/1997, C97/99 Industries Nautiques : Une photo déjà jaunie
22/07/1997, C97/99 Un Rochelais dans la bagarre
09/08/1997, C97/99 A l'assaut d'un mythe
10/08/1997, C97/99 Marc Thiercelin à Brest
07/09/1997, C97/99 Le rendez-vous de la planète Mer
10/09/1997, C97/99 La course contre la montre
10/09/1997, C97/99 Livret du 25ème Grand Pavois
11/09/1997, C97/99 Grand Pavois de La Rochelle
11/09/1997, C97/99 Le Grand Pavois flotte aux Minimes
12/09/1997, C97/99 Grand Pavois de La Rochelle
16/09/1997, C97/99 Grand Pavois de La Rochelle
22/10/1997, C97/99 La gendarmerie enquête après la mort de Gaëtan Lucas
02/12/1997, C97/99 L'émergence des pays d'Atlantique
06/12/1997, C97/99 Les affaires reprennent
06/12/1997, C97/99 Salon nautique de Paris : le vent en poupe
08/12/1997, C97/99 L'enfance de la voile
13/12/1997, C97/99 Bon vent dans les voiles
28/12/1997, C97/99 Cap sur la grande plaisance
22/03/1998, C97/99 Isabelle passe le pont
15/06/1998, C97/99 La mort d'Eric Tabarly

29/07/1998, C97/99 Toutes voiles dehors !
12/08/1998, C97/99 Vacances au bord du quai
07/09/1998, C97/99 Industrie nautique : reprise confirmée
09/09/1998, C97/99 Livret Grand Prix de Royan
10/09/1998, C97/99 Livret Grand Pavois
12/09/1998, C97/99 Au péril de la tempête
12/09/1998, C97/99 Les bateaux se clonent aussi
13/09/1998, C97/99 Baromètre au beau fixe
14/09/1998, C97/99 Voiles de nuit : images pour un souper de roi
16/09/1998, C97/99 Bateaux électriques : Pour la paix des aigrettes
17/09/1998, C97/99 Création d'entreprise : Des bateaux de Roy
18/09/1998, C97/99 Village Bois : Des stands qui sentent bon
19/09/1998, C97/99 Périples 50 : Pour les nouveaux Ulysse
21/09/1998, C97/99 Bilan : A quatre points du paradis
21/09/1998, C97/99 Cousteau en vedette au Grand Pavois
04/12/1998, C97/99 Vive les jeunes !
05/12/1998, C97/99 Petits bateaux aux grands pieds
07/12/1998, C97/99 La Charente-Maritime au salon nautique
13/12/1998, C97/99 La plaisance a un prix
30/12/1998, C97/99 "Une candidature sans faiblesses"
09/01/1999, C97/99 Six navires pour l'été 2000
04/02/1999, C97/99 Bénéteau toutes voiles dehors
17/02/1999, C97/99 Le sauvetage d'Isabelle Autissier
18/02/1999, C97/99 Du côté des sponsors "L'essentiel c'est la vie"
18/02/1999, C97/99 Jusqu'où aller trop loin
19/02/1999, C97/99 Une flamme partagée
21/02/1999, C97/99 La colère de Malinovsky
04/03/1999, C97/99 Isabelle Autissier : "Mon dernier en solitaire"
04/03/1999, C97/99 Le dernier cap Horn d'Autissier
19/03/1999, C97/99 Isabelle Autissier : L'aventure en carénage
20/03/1999, C97/99 L'ascension de Fontaine
28/03/1999, C97/99 L'argus de la mer
29/03/1999, C97/99 Opération sourire
08/04/1999, C97/99 "Maman les petits bateaux"
22/04/1999, C97/99 Les handicapés à la barre
06/05/1999, C97/99 Moinard veut vivre
11/05/1999, C97/99 Livret XXXVIe Semaine Internationale de la Voile
11/05/1999, C97/99 Le tour du monde de la maturité
24/05/1999, C97/99 5 manches dans la pétrole
24/05/1999, C97/99 Tour de l'île de Ré
27/05/1999, C97/99 Tour de l'île de Ré : Vainqueurs de la pétrole
08/06/1999, C97/99 Vent porteur pour Bénéteau
08/06/1999, C97/99 Sous le signe de l'Australie
15/06/1999, C97/99 La croisière du "Phaethon"
12/07/1999, C97/99 Un port pour tous
30/07/1999, C97/99 Place à l'élégance
08/08/1999, C97/99 La Rochelle premier port d'Europe
09/08/1999, C97/99 Le luxe à portée de voile

11/08/1999, C97/99 "Clapotis" yawl de 1920
13/08/1999, C97/99 Le Grand Pavois se dévoile
16/08/1999, C97/99 La sécurité en question
16/08/1999, C97/99 Mer infos
16/08/1999, C97/99 Un passage remarqué
16/08/1999, C97/99 Chirurgie navale
24/08/1999, C97/99 JFK et Marilyn s'y aimèrent
09/09/1999, C97/99 Comment s'envolent les bateaux
12/09/1999, C97/99 Pourquoi ça marche encore
14/09/1999, C97/99 Cannes avant La Rochelle
15/09/1999, C97/99 Beau temps dans les voiles
15/09/1999, C97/99 Livret : le Grand Pavois
16/09/1999, C97/99 27^e Grand Pavois de La Rochelle
17/09/1999, C97/99 27^e Grand Pavois de La Rochelle
18/09/1999, C97/99 Le pineau dans le vent
18/09/1999, C97/99 27^e Grand Pavois de La Rochelle
19/09/1999, C97/99 Les irréductibles du bois
20/09/1999, C97/99 Des pavois à moteur
21/09/1999, C97/99 La satisfaction d'Alain Pochon
11/10/1999, C97/99 Subvention pour le nautisme
22/10/1999, C97/99 Paul Vatine emporté par la tempête
26/10/1999, C97/99 Maxi-yachts: le bouche à oreille fonctionne
15/11/1999, C97/99 Le décès d'André Bénéteau
26/11/1999, C97/99 Le 39^e Salon nautique
26/11/1999, C97/99 Un bateau fantôme à la dérive
04/12/1999, C97/99 Jacques Peignon : "Un rêve"
04/12/1999, C97/99 En surchauffe
05/12/1999, C97/99 La mer n'est pas une poubelle
10/12/1999, C97/99 Bateaux au régime sec
11/12/1999, C97/99 Salon nautique : la plaisance a le sourire
21/12/1999, C97/99 Coût pour coût
26/01/2000, C00/02 Comment on prépare les JO
09/02/2000, C00/02 Guyader dernier bord avant les JO
22/02/2000, C00/02 Alexandre est grand
29/03/2000, C00/02 Le plan pour Sydney
20/04/2000, C00/02 L'arbitre olympique
25/04/2000, C00/02 Un pur un dur un vrai
26/04/2000, C00/02 Le combat dans le sang
27/04/2000, C00/02 Une vie dans les voiles
28/04/2000, C00/02 Le géant tenace
15/05/2000, C00/02 Les Minimes village olympique ?
16/05/2000, C00/02 Au coude à coude
17/05/2000, C00/02 Hasanna aux anneaux
17/05/2000, C00/02 La Rochelle avec Paris
21/05/2000, C00/02 Tailleur pour l'océan
24/05/2000, C00/02 Dufour yachts : L'heure de la digestion
29/05/2000, C00/02 Interview de Marc Thiercelin : "J'ai changé de bateau"
01/06/2000, C00/02 Livret Semaine de la voile à La Rochelle

07/06/2000, C00/02 La dernière ligne droite
21/06/2000, C00/02 Dans la marmite de Sydney
21/06/2000, C00/02 La mer et l'enfant
28/06/2000, C00/02 Adieu Marans et Mortagne-sur-Sèvre
02/08/2000, C00/02 Mutations précipitées...
05/08/2000, C00/02 Et vogue la croissance !
26/08/2000, C00/02 La route de la réorganisation
30/08/2000, C00/02 Dans le dernier carré
06/09/2000, C00/02 En direct de Sydney
10/09/2000, C00/02 Sous le Pavois la plage
11/09/2000, C00/02 Le millésime de la séduction
12/09/2000, C00/02 Livret Grand Pavois
12/09/2000, C00/02 La plaisance en mal de bras
13/09/2000, C00/02 Le bateau coûte moins cher
14/09/2000, C00/02 Les Charentais-Maritimes aux JO
14/09/2000, C00/02 28e Grand Pavois de La Rochelle
15/09/2000, C00/02 28e Grand Pavois de La Rochelle
16/09/2000, C00/02 28e Grand Pavois de La Rochelle
17/09/2000, C00/02 La Rochelle candidate
18/09/2000, C00/02 28e Grand Pavois de La Rochelle
19/09/2000, C00/02 Contrat(s) rempli(s)
19/09/2000, C00/02 Le tornado en figure de proue
20/09/2000, C00/02 En direct de Sydney toujours pas de vent
21/09/2000, C00/02 Le soling reste en course
22/09/2000, C00/02 Un grand espoir pour Pennec-Guichard
25/09/2000, C00/02 Pierre Pennec : L'espoir derrière la déception
02/11/2000, C00/02 La dernière en solitaire
04/11/2000, C00/02 Vendée Globe : Le département dans la course
08/11/2000, C00/02 "Je n'ai aucun regret"
14/11/2000, C00/02 Vendée-Globe : Thiercelin "allume dans les grains"
20/11/2000, C00/02 Paris au Pot-au-Noir
24/11/2000, C00/02 Vendée Globe : Marc Thiercelin en chasse
25/11/2000, C00/02 Vendée Globe : Marc Thiercelin passe l'Equateur
28/11/2000, C00/02 Vendée Globe : Marc Thiercelin dans le petit train...
29/11/2000, C00/02 Parés à l'abordage
02/12/2000, C00/02 40° salon nautique de Paris : Larguez les amarres !
02/12/2000, C00/02 Les professionnels impatientes
05/12/2000, C00/02 Vendée Globe : Marc Thiercelin revient dans la course
06/12/2000, C00/02 Marc Thiercelin quatrième !
08/12/2000, C00/02 Vendée Globe : Marc Thiercelin dans sa "bulle"
12/12/2000, C00/02 Vendée Globe : le bon week-end de Marc Thiercelin
13/12/2000, C00/02 Vendée Globe : Marc Thiercelin fait du tourisme
14/12/2000, C00/02 Marc Thiercelin sixième
16/12/2000, C00/02 Vendée Globe : Marc Thiercelin a remis le turbo
22/12/2000, C00/02 Marc Thiercelin de fil en aiguille
26/12/2000, C00/02 Vendée Globe : une place de mieux pour Thiercelin
26/12/2000, C00/02 La plaisance manque de bras
27/12/2000, C00/02 Dubois abandonne Thiercelin remonte

27/12/2000, C00/02 Marc Thiercelin à la cravache
28/12/2000, C00/02 Marc thiercelin fait l'accordéon
04/01/2001, C00/02 Thiercelin et la glace
09/01/2001, C00/02 Vendée Globe : Marc Thiercelin bientôt troisième ?
13/01/2001, C00/02 Thiercelin troisième
19/01/2001, C00/02 Vendée Globe : Marc Thiercelin grignote
23/01/2001, C00/02 Marc Thiercelin toujours dans l'allure
25/01/2001, C00/02 Vendée Globe : Marc Thiercelin à la peine
03/02/2001, C00/02 Vendée Globe : Marc Thiercelin attend les Açores
05/02/2001, C00/02 "Finalement je préfère la chaleur"
08/02/2001, C00/02 Marc Thiercelin s'est fait une raison
10/02/2001, C00/02 Marc thiercelin sous les cent jours
10/02/2001, C00/02 Thiercelin : lundi finalement
14/02/2001, C00/02 Reconversion séparation...
16/02/2001, C00/02 La galère de Marc Thiercelin
17/02/2001, C00/02 Thiercelin table sur dimanche
20/02/2001, C00/02 Thiercelin : le vent mauvais
21/02/2001, C00/02 Marc Thiercelin à bon port
21/02/2001, C00/02 Marc Thiercelin quatrième : La magie du Vendée Globe !
23/02/2001, C00/02 Marc Thiercelin le retour samedi
25/02/2001, C00/02 Thiercelin à bon port
26/02/2001, C00/02 Marc Thiercelin : Retour sous les bravos
18/03/2001, C00/02 Yves Parlier : "Je suis un privilégié"
18/03/2001, C00/02 De El Cano à Moitessier
24/03/2001, C00/02 Bienvenue aux experts du CIO
27/03/2001, C00/02 Le CIO saute l'étape rochelaise
28/03/2001, C00/02 Les Rochelais sans complexes
30/03/2001, C00/02 La France toutes voiles dehors
03/05/2001, C00/02 Les Canaries au Grand Pavois : l'archipel vise les Latins
15/05/2001, C00/02 Faites monter la pression
29/06/2001, C00/02 Gelusseau y croit dur comme fer
06/07/2001, C00/02 Les Jeux sont-ils déjà faits ?
13/07/2001, C00/02 "Des Jeux de coeur"
14/07/2001, C00/02 Même pas de suspense...

Bibliographie

Thèmes généraux, historiographie, méthodologie

Ouvrages généraux

- BEAUD M., *L'art de la thèse*, Guides repères, La Découverte, Paris, 2006, 202 p.
- BEAUD O., A. CAILLÉ, P. ENCRENAZ, M. GAUCHET et F. VATIN, *Refonder l'université*, Cahiers libres, La Découverte, Paris, 2010, 274 p.
- CLAVAL (DIR.) P., *Géographie de la France*, tome 1239, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 2000, 128 p.
- COLLECTIF, *Littoral, frontières marines*, tome 93, Hérodote revue de géographie et de géopolitique, La Découverte, Paris, 1999, 183 p.
- DAUMAS M., *Histoire générale des techniques - tome 5*, Quadrige, Presses Universitaire de France, Paris, 1996, 600 p.
- DE SINGLY F., *L'enquête et ses méthodes : le questionnaire*, Collection 128, Armand Colin, Paris, 2010, 127 p.
- GAMBLIN (DIR.) A., *Les littoraux, espaces de vie*, SEDES, Paris, 1998, 368 p.
- GERVAIS-LAMBONY M.-A., *Les littoraux*, Clefs Concours, Editions Atlande, Neuilly-sur-Seine, 1999, 192 p.
- GOBILLE B., *Mai 68*, Repères, La Découverte, Paris, 2008, 120 p.
- LE GOFF (DIR.) J., *La nouvelle histoire*, Editions Complexe, 2006, 333 p.
- MARROU L. et I. SACAREAU (COORD.), *Les espaces littoraux dans le monde*, Ophrys, Paris, 1999.
- MICHELET J., *La mer*, Folio Classique, Gallimard, Paris, 1983, 416 p.
- PÉRON F. et J. RIEUCAU (DIR.), *La maritimité aujourd'hui*, Géographie & cultures, L'Harmattan, Paris, 1996, 335 p.
- VIDAL DE LA BLACHE P., *Tableau de la géographie de la France*, La petite vermillon, La Table Ronde, 1994, 560 p.

Ouvrages spécialisés

- BERTAUX D., *Le récit de vie : l'enquête et ses méthodes*, Armand Colin, Paris, 2010, 126 p.
- BLOCH M., *Les caractères originaux de l'histoire rurale française*, Armand Colin, Paris, 1931, 303 p.
- DELSALLE (DIR.) P., *La recherche historique en archives, XIX^e et XX^e, de 1789 à nos jours*, Documents Histoire, Ophrys, Paris, 1996, 312 p.
- DESCAMPS (DIR.) F., *Les sources orales de l'histoire. Récits de vie, entretiens, témoignages oraux*, Sources d'histoire, Bréal, Paris, 2006, 287 p.
- FERRO M., *L'Histoire sous surveillance. Science et conscience de l'histoire*, Folio Histoire, Editions Gallimard, Paris, 1987, 252 p.

- GRAVIER J.-F., *Paris et le désert français*, Flammarion, Paris, 1972, 284 p.
- HADOT P., *Le Voile d'Isis. Essai sur l'histoire de l'idée de Nature*, Folio Essais, Folio, Paris, 2008, 528 p.
- MIOSSEC A., *Les littoraux entre nature et aménagement*, Campus Géographie, SEDES, Paris, 2004, 192 p.
- URBAIN J.-D., *L'envie du monde*, Editions Bréal, Paris, 2011, 270 p.
- VEILLON D., *Vivre et survivre en France 1939-1947*, Histoire, Payot, Paris, 1995, 371 p.
- VOLDMAN (DIR.) D., *La bouche de la vérité ? La recherche historique et les sources*, tome 21, Les Cahiers, Institut d'Histoire du Temps Présent, 1992, 1610 p.

Sociologie, ethnologie, genre

Ouvrages généraux

- ALBERT P., *Histoire de la presse*, tome 368, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 2010, 128 p.
- ARISTOTE, *La métaphysique*, Vrin, Paris, 2000, 1329 p.
- BOURDIEU P., *Choses dites*, Le sens commun, Les Editions de Minuit, Paris, 1987, 228 p.
- *La domination masculine*, Liber, Seuil, Paris, 1998, 192 p.
- *Questions de sociologie*, Les Editions de Minuit, Paris, 1980, 277 p.
- COMTE A., *Leçons de sociologie*, Flammarion, Paris, 1995, 402 p.
- DEFRANCE J., *Sociologie du sport*, Repères, La Découverte, Paris, 2003, 123 p.
- DELAS J.-P. et B. MILLY, *Histoire des pensées sociologiques*, Collection U, Armand Colin, Paris, 2009, 450 p.
- DUBY G. et M. PERROT, *L'Histoire des femmes*, Tempus, Perrin, Paris, 2002, 891 p.
- DUNNING E., *The sociology of sport : a selection of readings*, Cass, Londres, 1971, 382 p.
- DURAND J.-P. et R. WEIL, *Sociologie contemporaine*, Essentiel, Vigot, Paris, 1994, 644 p.
- DURET P., *Sociologie du sport*, tome 2765, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 2001, 127 p.
- LAHIRE (DIR.) B., *A quoi sert la sociologie ?*, Poche Sciences Humaines et Sociales, La Découverte, Paris, 2004, 194 p.

Ouvrages spécialisés

- AGULHON M., *Le cercle dans la France bourgeoise 1810-1848*, Cahiers des Annales, Librairie Armand Colin, Paris, 1977, 105 p.
- AUGERON M. et M. TRANCHANT (DIR.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, Collection Histoire, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 525 p.
- AUGUSTIN J.-P. et J. ION (DIR.), *Des loisirs et des jeunes. Cent ans de groupements éducatifs et sportifs*, Le social en acte, Les Editions Ouvrières, Paris, 1993, 144 p.
- BACHELARD G., *L'eau et les rêves. Essai sur l'imagination de la matière*, Biblio Essais, Livre de Poche, Paris, 1999, 221 p.
- BAUDRILLARD J., *La société de consommation. Ses mythes, ses structures*, tome 35, Folio Essais, Gallimard, Paris, 1970, 320 p.
- BAVOUX J.-J. et D. BAVOUX, *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Synthèse Géographie, Armand Colin, Paris, 1998, 95 p.
- BERQUE (DIR.) A., *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, Pays-Paysages, Champ Vallon, 1994, 123 p.
- BRAUDEL F., *Grammaire des civilisations*, Champs Histoire, Flammarion, Paris, 2013, 640 p.

- BRAUDEL F., *L'identité de la France. Espace et Histoire*, Champs Histoire, Flammarion, Paris, 2009, 410 p.
- BROHM J.-M., *Sociologie politique du sport*, Forum de l'I.F.R.A.S. Presses universitaires de Nancy, 1992, 400 p.
- CABANTOUS A., J.-L. CHAPPEY, R. MORIEUX, N. RICHARD et F. WALTER (DIR.), *Mer et montagne dans la culture européenne (XVI^e - XIX^e siècle)*, Collection Histoire, Presses Universitaires de Rennes, 2001, 282 p.
- CABANTOUS A., A. LESPAGNOL et F. PÉRON (DIR.), *Les Français, la terre et la mer (XIII^e - XX^e siècles)*, Fayard, Paris, 2005.
- CAILLAT M., *Sport et civilisation : Histoire et critique d'un phénomène social de masse*, Espaces et Temps du Sport, L'Harmattan, Paris, 1996, 120 p.
- CALLÈDE J.-P., *La sociologie française et la pratique sportive (1875-2005)*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Bordeaux, 2007, 610 p.
- *Les politiques sportives en France. Éléments de sociologie historique*, Economica, Paris, 2000, 190 p.
- *L'esprit sportif. Essai sur le développement associatif de la culture sportive*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Bordeaux, 1987, 194 p.
- CHAUVAUD (DIR.) F., *Terres marines : études en hommage à Dominique Guillemet*, Collection Histoire, Presses Universitaires de Rennes, 2006, 360 p.
- CLÉMENT J.-P., J. DEFRANCE et C. POCIELLO, *Sports et pouvoirs au XX^e siècle*, Presses universitaires de Grenoble, 1994, 204 p.
- CORBIN A., *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage, 1750-1840*, Champs Histoire, Flammarion, Paris, 1990, 411 p.
- CORBIN A. et H. RICHARD (DIR.), *La mer. Terreur et fascination*, Points Histoire, Seuil, Paris, 2004, 199 p.
- CORNELOUP J., *Les Théories sociologiques de la pratique sportive*, Pratiques Corporelles, Presses Universitaires de France, Paris, 2002, 264 p.
- DAVISSE A. et C. LOUVEAU, *Sports, école, société : la part des femmes*, Editions Actio, Joinville-le-Pont, 1991, 288 p.
- DEFRANCE J., *L'Excellence corporelle - La formation des activités physiques et sportives modernes, 1770-1914*, Cultures corporelles, Presses Universitaires de Rennes, 1987, 207 p.
- DELUMEAU J., *La peur en Occident. XIV-XVIII^e siècles. Une cité assiégée*, Fayard, Paris, 1978, 486 p.
- DIRECTION DU TOURISME, *La perception du littoral par les touristes français*, Les Cahiers de l'Observatoire, Ministère de l'Équipement, Paris, 1992, 112 p.
- DONNAT O., *Les pratiques culturelles des Français, enquête 1997*, La Documentation française, Paris, 1998, 365 p.
- DUBOIS H., J.-C. HOCQUET et A. VAUCHEZ (COORD.), *Horizons marins. Itinéraires spirituels (V^e-XVIII^e siècles)*, Histoire ancienne et médiévale, Publications de la Sorbonne, 1987, 250 p.
- DUBY G., *An 1000 an 2000, sur les traces de nos peurs*, Textuel, Paris, 2001, 143 p.
- DUMAZEDIER J., *Révolution culturelle du temps libre (1968-1988)*, Sociétés, Méridiens-Klincksiek, Paris, 1988, 312 p.
- EYQUEM M.-T., *La femme et le sport*, Editions J. Susse, 1944, 307 p.
- GARRIGUES P., *Evolution de la pratique sportive des Français de 1967 à 1984*, tome 134, Série M, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, Paris, 1988, 143 p.
- GASPARINI W., *Sociologie de l'organisation sportive*, Repères, La Découverte, Paris, 2000, 105 p.

- GASTAUT Y. et S. MOURLANE (DIR.), *Le football dans nos sociétés. Une culture populaire 1914-1998*, Collection Mémoires, Autrement, Paris, 2006, 236 p.
- HÉRAUD J., *Les sports au féminin*, Collection Femme, Denoël Gonthier, Paris, 1972, 219 p.
- HUBSCHER (DIR.) R., *L'Histoire en mouvements. Le sport dans la société française, XIX^e-XX^e siècles*, Armand Colin, Paris, 1992, 559 p.
- IRLINGER P., C. LOUVEAU et M. MÉTOUDI, *Les pratiques sportives des Français*, Les pratiques de loisir, Institut National du Sport et de l'Éducation physique, Paris, 1987.
- LACHMAN G. M., *L'image de l'homme, l'invention de la virilité moderne*, Agora, Editions Pocket, Paris, 1997, 250 p.
- LE BOUËDEC G., A. GEISTOERFER, F. PLOUX, C. CÉRINO et (COLL.), *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècle)*, Histoire, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 389 p.
- LE BRETON D., *Corps et société. Essai d'anthropologie et de sociologie du corps*, Méridiens-Klincksiek, Paris, 1985, 230 p.
- LÉZIART Y., *Sport et dynamiques sociales*, Sociologie et activités physiques et sportives, Editions Actio, Paris, 1989, 222 p.
- LOUVEAU C. et M. VAUDEY, *Talons aiguilles et crampons alu... Les femmes dans les sports de tradition masculine*, Institut National du Sport et de l'Éducation Physique, Paris, 1986, 150 p.
- LOY J. W., G. S. KENYON et B. D. MCPHERSON, *Sport, culture and society : a reader on the sociology of sport*, Lea et Febiger, Philadelphie, 1969, 376 p.
- MAGNANE G., *Sociologie du sport*, Idées, Gallimard, Paris, 1964, 192 p.
- MESSNER M. A., *Power at play. Sports and the problem of masculinity*, Beacon Press, Boston, 1992, 256 p.
- MESSNER M. A. et D. F. SABO (DIR.), *Sport, men, and the gender order : critical feminist perspectives*, Human Kinetics Books, Champaign, 1991, 296 p.
- MOLLAT M., *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique. IX^e-XVI^e siècles*, Vie quotidienne, Hachette, Paris, 1987, 266 p.
- PARLEBAS P., *Éléments de sociologie du sport*, Sociologies, Presses Universitaires de France, 1986, 276 p.
- PAULET J.-P., *L'homme et la mer*, Anthropos, Economica, Paris, 2006, 120 p.
- PITTE J.-R., *Histoire du paysage français. De la préhistoire à nos jours*, Texto, Tallandier, Paris, 2003, 444 p.
- POCIELLO (DIR.) C., *Sports et société. Approche socio-culturelle des pratiques*, Sport + enseignement, Vigot, Paris, 1981, 377 p.
- POCIELLO C., *Les cultures sportives*, Pratiques corporelles, Presses Universitaires de France, Paris, 1995, 288 p.
- *Sports et sciences sociales. Histoire, sociologie et prospective*, Repères en éducation physique et en sport, Vigot, Paris, 1999, 224 p.
- POCIELLO C. et (dir.), *Pratiques sportives et demandes sociales : étude comparée de quatre types de pratiques antinomiques et de leurs publics*, Institut national du sport, de l'expertise et de la performance, Paris, 1981, 357 p.
- RISSE H., *Sociologie du sport*, Cultures Corporelles, Presses universitaires de Rennes, 1991, 108 p.
- ROGER A., *Court traité du paysage*, Bibliothèque des Sciences Humaines, Gallimard, Paris, 1997, 199 p.
- SOCIÉTÉ DE SOCIOLOGIE DU SPORT DE LANGUE FRANÇAISE, *Sociologie du sport : débats et critiques*, Sports en société, L'Harmattan, Paris, 2006, 286 p.

- THOMAS R., A. HAUMONT et J.-L. LEVET, *Sociologie du sport, Pratiques Corporelles*, Presses Universitaires de France, Paris, 1987, 224 p.
- VINCENT J., *L'intrusion balnéaire : les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme, 1800-1945*, Histoire, Presses Universitaires de Rennes, 2007, 284 p.

Articles

- BRAVARD A., « Le cercle aristocratique dans la France bourgeoise 1880–1939 », *Histoire, économie et société*, n° 1, 2011, p. 85–99.
- BRULÉ-JOSSO S., « Les plaisanciers et le vrai marin », *Ethnologie française*, n° 42, 2012, p. 733–745.
- CALLÈDE J.-P., « La réalité sociale du bénévolat dans l'évolution du sport en France », *Les cahiers de l'université sportive d'été*, n° 12, 1998, p. 41–62.
- CHAMP N., « L'Évangile aux bains de mer », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 118–2, 2011, p. 117–134.
- CLÉMENT J.-P., « Les apports de la sociologie de Pierre Bourdieu à la sociologie des sports », *STAPS*, n° 35, 1994, p. 41–49.
- CORLAY J. P., « Géographie sociale, géographie du littoral », *Norois*, n° 165, 1995, p. 247–265.
- CRANE-HERVÉ D., « La diffusion des innovations scientifiques », *Revue française de sociologie*, n° 10, 1969, p. 166–185.
- FINNEY B. R., « Surfing in ancient Hawaii », *The Journal of the Polynesian Society*, n° 68, 1959, p. 327–347.
- FORESTIER H. et D. GUILLAUD, « Des Austronésiens en Asie-Pacifique. Continuités et ruptures sur le chemin des migrations anciennes », *Aséanie*, n° 16, 2005, p. 11–40.
- FOURNET P., « Les marins-pêcheurs de l'estuaire girondin. Approche socio-géographique », *Norois*, n° 154, 1992, p. 121–130.
- GANTZ W. et L. A. WENNER, « Men, women and sports : audience experiences and effects », *Journal of Broadcasting and Electronic Media*, n° 35, 1991, p. 233–243.
- GARRIGUES P., « Une France un peu plus sportive qu'il y a vingt ans... grâce aux femmes », *Economie et statistique*, n° 224, 1989, p. 45–49.
- GUILLAUME J., « Les communautés portuaires du Centre-Ouest atlantique face à l'évolution des transports maritimes (1890-1992) : tendances générales et originalités régionales », *Mémoire de la Société des Antiquaires de l'Ouest*, n° 5, 1996, p. 767–784.
- GUILLERME A., « Le testament de la Seine », *Revue de géographie de Lyon*, n° 65, 1990, p. 240–250.
- KYCH A., C. DENIAU, L. LEPAPE et F. CRIBIER, « La composition par âge de 141 villes touristiques du littoral français », *Population*, n° 29, 1974, p. 465–490.
- LE BARS C. et P. LACOMBE, « Les navigatrices de course au large. Une socialisation professionnelle spécifique », *Ethnologie française*, n° 4, 2011, p. 717–726.
- LE BOUËDEC G., « Pour une histoire sociale de l'étranger français, du XVI^e siècle à la Seconde Guerre mondiale », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 117, 2010, p. 135–164.
- LEFERME-FALGUIÈRES F. et V. VAN RENTERGHEM, « Le concept d'élites », *Hypothèses*, n° 1, 2000, p. 55–67.
- LUSBY S., R. HANNAH et P. KNIGHT, « Navigation and discovery in the Polynesian oceanic empire », *The Hydrographic Journal*, n° 131-132, 2010, p. 17–25.
- MARIEN L., « L'invention du littoral marandais au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 115–3, 2008, p. 81–100.

- PARLEBAS P., « Réseaux dans les jeux et dans les sports », *L'année sociologique*, n° 52, 2002, p. 314–349.
- PETITIER P., *La Géographie de Michelet, territoire et modèles naturels dans les premières oeuvres de Michelet*, Histoires des sciences humaines, L'Harmattan, Paris, 1997, 294 p.
- PEUZIAT I., « Plaisanciers en quête d'espaces naturels et de tranquillité : illusion ou réalité ? », *Norois*, n° 4, 2004, p. 103–115.
- ROUX M., « Imaginaire, pratique sportive, valeur de l'espace. La plaisance sur la côte atlantique française », *Norois*, n° 163, 1994, p. 419–428.
- « Le regard manichéen des Français sur l'océan », *Norois*, n° 175, 1997, p. 479–493.
- SOHN A.-M., « Un nouveau défi : traiter à égalité féminin et masculin, ou de l'histoire des femmes à l'histoire de "tous les garçons et les filles" », *Le Mouvement Social*, n° 198, 2002, p. 129–150.
- SONNIC E., « Entre proximité sociale et proximité spatiale : le rapport du plaisancier au port de plaisance à partir du cas breton », *Travaux et documents*, n° 26, 2007, p. 49–55.

Actes de colloques

- GUILLAUME (DIR.) S., *Sport et changement social. 1^{ères} journées d'étude*, Bordeaux, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Bordeaux, 1987, 352 p.
- MICHON B. et C. FABER (DIR.), éd., *Sciences sociales et sports. Etat et perspectives. Actes des journées d'études de Strasbourg*, Laboratoire APS et Sciences sociales, Strasbourg, 1987, 95 p.

Communications dans des colloques avec actes

- GAUTIER-DALCHÉ P., « Comment penser l'Océan ? Modes de connaissances des *finis orbis terrarum* du nord-ouest (de l'Antiquité au XIII^e siècle) », *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 17^e congrès*, Nantes, 1986, p. 217–233.
- GUILLAUME P., « La vie littorale », *124^{ème} congrès national du CTHS*, Nantes, 1999, p. 5–8.

Thèses de Doctorat

- DANTAN M., « Paysage et utilisation de la côte charentaise de part et d'autre de l'estuaire de la Seudre », Thèse de Doctorat, Faculté de lettres et sciences humaines de Paris, 1969.
- MENNESSON C., « Des femmes au monde des hommes. La construction de l'identité des femmes investies dans un sport "masculin" », Thèse de Doctorat, Université Paris 5, 2000.
- VINCENT J., « Les sociétés littorales face à l'intrusion balnéaire, de Morgat à la Faute-sur-Mer (début XIX^{ème} siècle-1945) », Thèse de Doctorat, Université de Bretagne-Sud, 2007.

Mémoires de Master

- BARON P., « Une association sportive originale. La place et le rôle de la Société des Régates Rochelaises au sein de la ville de La Rochelle. », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 2008.

COMBEAU G., « Femmes, travail, santé : une histoire des ouvrières de Zodiac à Rochefort (1960-1986) », Mémoire de Master, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013.

DEMUYNCK T., « Royan, station balnéaire (1870-1914). Les bains de mer et le tourisme aristocratique aux heures glorieuses de la Belle Epoque », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 2002.

MEUNIER B., « Les mutations de la plaisance », Mémoire de Master, Institut d'études politiques, Paris, 1982.

Rapports techniques

ANONYME, *Les Français et le littoral*, rapport technique, Société française d'enquêtes par sondages, 1991.

MIGNON P. et G. TRUCHOT, *La France sportive : premiers résultats de l'enquête "Pratiques sportives 2000"*, rapport technique, Ministère de la Jeunesse et des Sports, Paris, 2001.

Politique, économie, industrie

Ouvrages spécialisés

- ANONYME, *L'Université de La Rochelle, rapport d'évaluation*, Comité national d'évaluation des établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel, 1997, 94 p.
- BANTIGNY L., *La France à l'heure du monde : de 1981 à nos jours*, L'univers historique, Seuil, Paris, 2013, 512 p.
- BERNSTEIN S. et P. MILZA (DIR.), *L'année 1947*, Presses de Sciences Po, Paris, 1999, 532 p.
- BLIER G., *Histoire des transports en Charente-Maritime*, Collection Documentaires, Le Croît Vif, Saintes, 2003, 320 p.
- BONNOT Y., *Pour une politique globale et cohérente du littoral en France*, Collection des rapports officiels, La Documentation française, Paris, 1995, 151 p.
- BROSSET T. et M. COLE, *La Rochelle, sur les traces de la Ligue Hanséatique*, Collection générale, Le Croît Vif, Saintes, 2012, 160 p.
- BUFFETAUT Y., *Les ports français. 1939-1945. Les ports de l'Atlantique*, Marine Editions, Rennes, 2003, 155 p.
- COLLECTIF, *Le marché de la plaisance en France : mieux comprendre les pratiques, les besoins et les attentes des plaisanciers*, Développement Touristique, Atout France, Paris, 2008.
- *Les pratiques de loisir. Enquête 1987-1988*, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, Paris, 1989, 308 p.
- *Les vacances des Français sur le littoral : 1975-1985*, Service d'études et d'aménagement touristique du littoral, Paris, 1987, 46 p.
- *Ports à sec et parcs à bateaux : éléments pour le développement de projets*, Guide de savoir-faire, Atout France, Paris, 2002, 123 p.
- *Reconversion des bassins portuaires délaissés pour la plaisance*, Ingénierie touristique, Atout France, Paris, 2008, 60 p.
- *Sport et politique*, tome 66, Géopolitique, Presses Universitaires de France, Paris, 1999, 98 p.
- *Zodiac : un siècle d'air et d'eau (1896-1996)*, Auto-édition, 1996, 160 p.
- CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES, *Rapport et débats*, La Documentation française, Paris, 1986, 192 p.
- COULIOU J.-R., G. LE BOUËDEC et (coll.), *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*, Editions Palantines, 2004, 478 p.
- COURTEL (COORD.) J. E., *Quel avenir pour la façade atlantique ? Réflexions à partager pour mieux agir ensemble (1995-2015)*, La Documentation française, Paris, 1997, 71 p.
- CRINQUETTE G., J.-J. DUHAYON, P.-Y. QUANTIN et P. DUCHÊNE, *La valorisation touristique des ports de plaisance*, Guide de savoir-faire, Atout France, Paris, 2002, 87 p.
- D'ABOVILLE G., *Nautisme et réhabilitation des friches portuaires*, Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, Paris, 1998, 96 p.

- DESSUS G., P. GEORGE et J. WEULERSSE, *Matériaux pour une géographie volontaire de l'industrie française*, Académique, Presses de Sciences Po, Paris, 1949, 178 p.
- DEWAILLY J.-M. et E. FLAMENT, *Géographie du tourisme et des loisirs. Dossiers des images économiques du monde*, Campus Géographie, SEDES, Paris, 1993, 192 p.
- DUCHÊNE P., *Etude stratégique sur l'adoption des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine*, Atout France, Paris, 2003, 98 p.
- *Les ports de plaisance en France : synthèse de l'analyse*, Atout France, Paris, 1995, 69 p.
- DUCHÊNE P., E. JAHAN et G. GUYOMARD, *Le financement des ports de plaisance : indicateurs économiques et possibilités de montages financiers*, Ingénierie touristique, Atout France, Paris, 2007, 79 p.
- DUPUIS J. et P. BAYEUX, *Les politiques publiques sportives territoriales. De l'élaboration à l'évaluation*, Sports, Centre National de la Fonction Publique Territoriale, Paris, 1994, 89 p.
- DURAND (DIR.) N., *Le nautisme au XXI^e siècle : environnement, solidarité, emploi*, abcvert, Joinville-le-Pont, 2009, 160 p.
- DURAND (DIR.) P., *Industries et régions : l'aménagement industriel de la France*, La Documentation française, Paris, 1974, 211 p.
- GIORCELLI-LACONI S., *Michel Crépeau et La Rochelle. 1955-1973*, Rivage des Xantons, Les Indes Savantes, 2007, 171 p.
- KOURBATOFF M., *Le nautisme et ses emplois*, Ecole Nationale de Voile, Saint-Pierre-Quiberon, 1999, 62 p.
- LANILIS O., *Le nautisme, des industries aux services*, Centre Français du Commerce Extérieur, Paris, 1993, 164 p.
- LEROY C., P. MILLET et G. MILLET, *L'encadrement des activités nautiques en Basse-Normandie : sport et tourisme, un équilibre à trouver ?*, Espace Régional de Ressources sur l'Emploi, la Formation et les Métiers, Caen, 2008, 31 p.
- MANTÉI (DIR.) C., *Tourisme, urbanisme et aménagement sur le littoral et en montagne*, Ingénierie touristique, Atout France, Paris, 2009, 136 p.
- MARNOT B., *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle (1812-1914)*, Histoire maritime, Presses Universitaires Paris Sorbonne, 2011, 589 p.
- *Les ingénieurs au Parlement sous la III^{ème} République*, CNRS Histoire, CNRS Editions, Paris, 2000, 368 p.
- MEYNAUD J., *Sport et politique*, Etudes et documents, Payot, Paris, 1966, 323 p.
- MICHEL P., *L'étude d'impact des ports de plaisance*, Secrétariat d'Etat à l'Environnement, Paris, 1988, 112 p.
- MONNERET J., *Les politiques sportives des collectivités territoriales*, Sport + enseignement, Vigot, Paris, 1998, 193 p.
- PÉRET J. et C. GAURIAUD, *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Age*, Revue d'histoire maritime, Presses Universitaires Paris Sorbonne, Paris, 2007, 384 p.
- PEREZ C., *Technological revolutions and financial capital. The dynamics of bubbles and golden ages*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2002, 198 p.
- PONT F., *Les métiers de la croisière et de la plaisance*, Guides, Rebondir Editions, 2001, 140 p.
- SALY P., M. MARGUAIRAZ, M. PIGENET et J.-L. ROBERT, *Industrialisation et sociétés d'Europe occidentale 1880-1970*, Clefs Concours, Editions Atlande, Neuilly-sur-Seine, 1998, 320 p.
- SANTONI G. et C. MANTÉI, *La conduite de projets de développement de ports de plaisance*, Ingénierie touristique, Atout France, Paris, 2005, 108 p.

- SOBRY C., *L'Économie du sport. Structures sportives et libéralisme économique*, Sciences et pratique du sport, De Boeck Supérieur, Bruxelles, 2003, 168 p.
- TRANCHANT M., *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Histoire, Presses Universitaires de Rennes, 2003, 430 p.

Articles

- AUDIGIER F., « Le groupe gaulliste : quand les "godillots" doutent », *Parlement[s], Revue d'histoire politique*, n° 9, 2008, p. 12–30.
- BÉCRET J., « Des copains, une envie, une affiche, et voilà le Club Med... », *Le journal de l'école de Paris du management*, n° 6, 2004, p. 15–20.
- BONIOU A. et R. TRÉMARÉ, « Les bateaux de plaisance, cap sur la croissance », *Le 4 pages des statistiques industrielles*, n° 214, 2006, p. 1–5.
- CASADO ALONSO H., « La pêche à Terre-Neuve et le commerce international : deux activités complémentaires au XVI^e siècle », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 2, 2013, p. 111–132.
- CHALINE C., « Le port de commerce de La Pallice », *Norois*, n° 12, 1956, p. 427–438.
- DEFRANCE J., « La politique de l'apolitisme, sur l'autonomisation du champ sportif », *Politix*, n° 13, 2000, p. 13–27.
- DELION A. G. et M. DURUPTY, « Chronique du secteur public économique », *Revue française d'administration publique*, n° 4, 2013, p. 1083–1096.
- DEROY X., « La trajectoire atypique d'un équipementier majeur de l'aéronautique : Zodiac », *Entreprises et histoire*, n° 73, 2013, p. 44–57.
- DEVICHI J.-P., « La situation de l'industrie française en 1972 », *Economie et statistique*, n° 48, 1973, p. 17–31.
- EUDE R., « Seine-Inférieure... Seine-Maritime... », *Annales de Normandie*, n° 3–4, 1955, p. 311–313.
- FICHOU J.-C., « La pêche maritime en Bretagne pendant l'occupation », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 229, 2008, p. 121–138.
- FOURNET P., « L'évolution récente de la pêche rochelaise », *Norois*, n° 87, 1975, p. 443–461.
- GAYAN L.-G., « Sud-Ouest : du journal au groupe », *Communication et langages*, n° 82, 1989, p. 79–92.
- GRISSET P. et Y. BOUVIER, « De l'histoire des techniques à l'histoire de l'innovation. Tendances de la recherche française en histoire contemporaine », *Histoire, économie et société*, n° 2, 2012, p. 29–43.
- JOBERT A., « L'aménagement en politique. Ou ce que le syndrome NIMBY nous dit de l'intérêt général », *Politix*, n° 11, 1998, p. 67–92.
- LÉONARD P., « Y a-t-il une crise de structure de la construction navale ? », *Revue économique*, n° 12, 1961, p. 564–595.
- MARGAIRAZ M., « Les politiques économiques sous et de Vichy », *Histoire@politique*, n° 9, 2009, p. 93.
- MARIE-ANGE G., « Changer de nom pour changer d'image. Le cas des modifications de dénomination de département », *Mots. Les langages du politique*, n° 97, 2001, p. 15–29.
- MARNOT B., « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 », *Histoire, économie et société*, n° 3, 1999, p. 643–658.
- « Les ingénieurs au Parlement de la Troisième République : des élus singuliers ? », *Parlement[s], Revue d'histoire politique*, n° 13, 2010, p. 130–143.

- MORNET R., « Le commerce maritime et le pilotage en Seudre au temps de la voile », *Bulletin de la société d'histoire du canton de Marennes et de ses environs*, n° 17, 2006, p. 6–8.
- NIVET P., « L'UNR et les municipales de 1959 : la reconquête du conseil municipal de Paris », *Histoire@Politique*, n° 12, 2010, p. 3–19.
- NOÉ N., « Politique sportive municipale. Une analyse des relations municipalité-associations », *Revue STAPS*, n° 26, 1991, p. 23–35.
- PAILHÉ J., « Le travail à Royan », *Norais*, n° 74, 1972, p. 265–284.
- PASQUIER R., « La régionalisation française revisitée : fédéralisme, mouvement régional et élites modernisatrices (1950-1964) », *Revue française de science politique*, n° 53, 2003, p. 101–125.
- PINCUS S., « La Révolution anglaise de 1688 : économie politique et transformation radicale », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 58, 2011, p. 7–52.
- RENARD R., « Le transfert du port de pêche de La Rochelle à Chef-de-Baie », *Norais*, n° 164, 1994, p. 725–733.
- ROCHEAU A. et C. VINCENT, « Michel Crépeau », *Il était une fois... La Rochelle*, n° 8/9, 2000, p. 44.
- SAUZEAU T., « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 79–97.
- SOUMAGNE J., « Le commerce de détail de l'agglomération de La Rochelle (2e partie) », *Norais*, n° 94, 1977, p. 193–210.
- STOFFAES C., « Le dysfonctionnement du système acier », *Revue d'économie industrielle*, n° 8, 1979, p. 114–123.
- TISSOT L., « Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939) », *Histoire, économie et société. Les transports terrestres en Europe Continentale (XIX^e-XX^e siècles)*, n° 1, 1992, p. 91–108.
- TRANCHANT M., « Les ports maritimes en France au Moyen Age », *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur*, n° 35, 2004, p. 21–31.
- VIEVILLE B., « La clientèle des ports de plaisance de la Côte d'Azur », *Méditerranée*, n° 11, 1972, p. 19–38.

Actes de colloques

- COLLECTIF, *Colloque national des ports de plaisance, 1^e édition, La Rochelle*, Fédération Nationale des Ports de Plaisance, Paris, 1979, 75 p.
- , *Colloque national des ports de plaisance, 3^e édition, St-Malo*, Fédération nationale des ports de plaisance, 1982, 47 p.

Communications dans des colloques avec actes

- GUILLERM A., « Ports moyens et développement régional : Rochefort et Tonnay-Charente », *Rochefort et la mer. Journées d'histoire et d'archéologie maritime*, 1992, p. 93–98.

Thèses de Doctorat

- BONNO B., « Programmation et gestion des ports de plaisance en Bretagne », Thèse de Doctorat, Université Rennes 1, 1981.

- LAURENT A., « L'industrie française de la navigation de plaisance », Thèse de Doctorat, Université Bordeaux 1, 1981.
- MARQUE P., « Le caractère saisonnier de la demande de bateaux de plaisance et ses conséquences financières au niveau des stocks chez le leader européen de la construction nautique », Thèse de Doctorat, Université Bordeaux 1, 1971.
- MOULINIER H., « Essor et déclin de la pêche industrielle à la Rochelle (1871–1994) », Thèse de Doctorat, Université de La Rochelle, 2014.
- PROVOST A., « Reconversion des ports à la plaisance sur la façade Atlantique de l'Europe », Thèse de Doctorat, Université de Nantes, 2010.
- VIEVILLE B., « Les ports de plaisance de la Côte d'Azur », Thèse de Doctorat, Université de Nice, 1972.

Mémoires de Master

- BOUFFARD E., « Prospective de la plaisance : deux scénarios pour 1975 », Mémoire de Master, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1975.
- EYBRALY G., « La pêche à La Rochelle de 1958 à 1994 : étude d'un port en crise », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 2001.
- HOFFMAN J., « Ports de plaisance : réalités économiques », Mémoire de Master, Université Montpellier 3, 1995.
- HOLLANDE E., « Les ports de plaisance de Granville et de Barneville-Carteret », Mémoire de Master, Université de Caen, 1997.
- KLEINE R., « Les ports de plaisance et leurs impacts : cas du projet du port des Quinconces d'Andernos », Mémoire de Master, Université de Bordeaux, 1980.
- LEULY M., « La plaisance : vers une activité de navigation commerciale : réponse à un ensemble de professions mal défini », Mémoire de Master, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1992.
- MONNET R., « Les ports de plaisance à sec en France », Mémoire de Master, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2003.
- PICHON O., « L'histoire économique et sociale du fleuve Charente et de ses villes de 1850 à nos jours », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 1999.
- PITEAU E., « Le marché de la plaisance en France : quels enjeux ? », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 2003.
- SIMONI C., « La plaisance : l'exemple du port de Solenzara », Mémoire de Master, Université de Corse, 1993.

Rapports techniques

- ANONYME, *Approche des retombées économiques de la navigation de plaisance en Basse-Normandie*, rapport technique, Bureau d'Etudes Régionales, Caen, 1988.
- *Développement du tourisme littoral façade atlantique : emplois potentiels, formations requises valorisation patrimoniale et culturelle*, rapport technique, Institut d'Economie Régionale et Sociale, Poitiers, 1994.
- *Les chiffres clés du nautisme*, rapport technique, Fédération des Industries Nautiques, Paris, 2013.
- *L'industrie de la construction navale de plaisance*, rapport technique, DAFSA, Paris, 1975.

- ANONYME, *Statistiques de la navigation de plaisance (1969 - 1978)*, rapport technique, Ministère des Transports, Paris, 1978.
- BALMER (RAPP.) P., *Le développement récent de la plaisance en Basse-Normandie*, rapport technique, Conseil Economique et Social Régional de Basse-Normandie, Caen, 2002.
- COLLECTIF, *Les ports de plaisance en France. Etat des lieux et recherche de solutions au manque de places*, rapport technique, Act-Ouest, Saint-Malo, 2003.
- GAUTHIER Y., *Le développement des ports de plaisance*, rapport technique, Conseil Général des Ponts et Chaussées, 2006.
- OLIVIER L., *Éléments de réflexion sur le développement des ports de plaisance en Bretagne*, rapport technique, Préfecture de la Région Bretagne, 1991.

Sitographie et documents électroniques

- A.-M. Hervé, Musée Maritime de La Rochelle, Fernand Hervé, consulté le 27/12/13, URL : http://www.histoiresmaritimesrochelaises.fr/sites/histoire-maritime/files/pdf/recit/fernand_herve_blb.pdf.
- Anonyme, Cartes du réseau autoroutier français (1970–2010), consulté le 12/04/13, URL : http://routes.wikia.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise.
- Anonyme, Histoire de la marque Bombard, consulté le 15/03/10, URL : <http://www.helicesnews.fr/Dossier/Decouverte/68789-Bombard-Histoire-de-la-marque-Bombard-R>.
- Anonyme, Vue aérienne de l'usine Simca, Périgny, consulté le 7/10/13, URL : http://www.ina.fr/images_v2/620x349/CAF94058335.jpeg.
- Assemblée Nationale, Base de données des députés français depuis 1789, consulté le 4/07/11, URL : http://www.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche.asp?num_dept=6242.
- Centre des Archives Economiques et Financières, Résumé de l'action du ministre Pierre Pflimlin (1956–1958), consulté le 12/04/13, URL : <http://www.economie.gouv.fr/caef/pierre-pflimlin>.
- Institut national de la statistique et des études économiques. Espérance de vie à divers âges, France métropolitaine, consulté le 5/02/14, URL : http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?ref_id=bilan-demo&page=donnees-detaillees/bilan-demo/pop_age3d.htm#esper-vie-divages-fe.
- Institut national de la statistique et des études économiques. Espérance de vie, taux de mortalité et taux de mortalité infantile dans le monde en moyenne de 2010 à 2015, consulté le 5/02/14, URL : http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=98&ref_id=CMPTEF02216.
- J. Marquet, Survol des usines Simca - Inauguration de l'usine lors du voyage de M. Pompidou, consulté le 7/10/13, URL : <http://www.ina.fr/video/CAF94058335>.
- La Documentation française, La construction du réseau ferré français de 1837 à 1870, consulté le 12/01/12, URL : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/cartes/economie-et-indicateurs/c000957-la-construction-du-reseau-ferre-francais-de-1837-a-1870>.
- Statistiques officielles concernant l'industrie de la plaisance, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, consulté le 7/01/15, URL : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-secteur-economique-de-la.html>.

Y. Gaubert, Musée Maritime de La Rochelle. Le chantier Hervé, une histoire, consulté le 27/12/13, URL : [http://www.histoiresmaritimesrochelaises.fr/recit/le-chantier-herve-une-histoire-d'amities-et-de-passions](http://www.histoiresmaritimesrochelaises.fr/recit/le-chantier-herve-une-histoire-d-amities-et-de-passions).

Zodiac, 16 photos qui retracent l'histoire des 70 ans de Zodiac, fabricant du premier bateau pneumatique moderne, consulté le 17/03/12, URL : <http://www.voilesnews.fr/Dossier/Decouverte/13866-16-photos-qui-retracent-l-histoire-des-70-ans-de-Zodiac-fabricant-du-premier-bateau-pneumatique-moderne>.

Zodiac, Histoire de l'entreprise, consulté le 17/03/12, URL : <http://www.zodiac.com/fr/histoire.html>.

Aménagement du territoire, patrimoine

Ouvrages généraux

- ALVERGNE C. et P. MUSSO, *Les grands textes de l'aménagement du territoire et de la décentralisation*, La Documentation française, Paris, 2003, 400 p.
- CAZES G., R. LANGUARD et Y. RAYNOUARD, *L'aménagement touristique et le développement durable*, tome 1882, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 2000, 128 p.
- CHAPÉ F. et G. LE BOUËDEC, *Représentations et images du littoral*, Collection Histoire, Presses Universitaires de Rennes, 1998, 188 p.
- LE PAPE (COORD.) E., *L'aménagement du littoral*, Informations et analyses, La Documentation française, Paris, 1993, 112 p.
- MADIOT Y., *L'aménagement du territoire*, Droit-sciences économiques, Masson, Paris, 1993, 231 p.
- MERLIN P., *L'aménagement du territoire*, Premier cycle, Presses Universitaires de France, Paris, 2002, 464 p.
- *L'aménagement du territoire en France*, Les Etudes, La Documentation française, Paris, 2007, 176 p.
- MONOD J. et P. DE CASTELBAJAC, *L'aménagement du territoire*, tome 987, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 2008, 127 p.
- PÉRIGORD M., *Le paysage en France*, tome 1362, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 1996, 128 p.

Ouvrages spécialisés

- BEAUCHARD (DIR.) J., *Espaces-projets atlantiques. Convertir les périphéries en façades*, Cités et Territoires, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1995, 121 p.
- BERNARD N., *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Espace et territoires, Presses Universitaires de Rennes, 2005, 332 p.
- BERNARD N. et Y. MICHEL, *Les ports de plaisance en France, équipements structurants de l'espace littoral*, Maritimes, L'Harmattan, Paris, 2000, 128 p.
- BODIOU J., *Saint-Denis-d'Oléron et son port*, tome 22, Cahiers d'Oléron, Editions L.O.C.A.L., Saint-Pierre d'Oléron, 1999, 31 p.
- BRIGAND L., C. BARTHON, J.-P. ABRAHAM, P. ARZEL et (COLL.), *Les îles du Ponant. Histories et géographie des îles et des îlots de la Manche et de l'Atlantique*, Editions Palantines, 2002, 478 p.
- COLLECTIF, *Les aménagements et les équipements pour la navigation de plaisance et les sports nautiques*, tome Hors-série, Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, Groupe Moniteur, Paris, 1973, 247 p.

- COPPIN O., *Les trois temps de l'aménagement du littoral*, tome 44, Documents de travail, Laboratoire Redéploiement Industriel et Innovation, Université du Littoral Côte d'Opale, 2001, 22 p.
- DAHER G. et B. CAZENEUVE, *Littoral et rivages : propositions relatives aux procédures d'implantation des équipements de plaisance dans le respect de l'environnement*, Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, Paris, 1993, 190 p.
- DÉLÉGATION À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET À L'ACTION RÉGIONALE, *La politique d'aménagement du territoire : rapport annuel*, La Documentation française, Paris, 1975, 94 p.
- *Le littoral français : perspectives pour l'aménagement, rapport au gouvernement*, La Documentation française, Paris, 1973, 268 p.
- DURAND (DIR.) J., *Schéma général d'aménagement de la France - La façade atlantique : ouverture sur le monde*, tome 51, Travaux et recherches de prospective, La Documentation française, Paris, 1974, 122 p.
- *Schéma général d'aménagement de la France - Une image de la France en l'an 2000 : scénario de l'inacceptable*, tome 20, Travaux et recherches de prospective, La Documentation française, Paris, 1971, 334 p.
- DUSSIER M., *La Rochelle Les Minimes. Un port, une histoire*, Collection Documentaires, Le Croît Vif, Saintes, 2011, 221 p.
- FLAMENT J., A. MIOSSEC et R. REGRAIN, *Les littoraux en France : risques et aménagement*, Association des Professeurs d'Histoire-géographie de Picardie, Amiens, 1992, 97 p.
- FRÉMONT A. et P. DEYON, *La France et l'aménagement de son territoire (1945-2015)*, Décentralisation et développement local, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2000, 189 p.
- GUICHARD O., *Aménager la France, Inventaire de l'avenir*, Robert Laffont, Paris, 1965, 246 p.
- LABORIE J.-P., J.-F. LANGUMIER et P. DE ROO, *La politique française d'aménagement du territoire de 1950 à 1985*, La Documentation française, Paris, 1985, 177 p.
- LACOUR C., A. DELAMARRE et M. THOIN, *40 ans d'aménagement du territoire*, Territoires en mouvement, La Documentation française, Paris, 2010, 152 p.
- LAURENT X., *Grandeur et misère du patrimoine : d'André Malraux à Jacques Duhamel (1959-1973)*, Travaux et documents, La Documentation française, Paris, 2003, 384 p.
- MENU J.-C., *La Rochelle, deux nouveaux ports, deux destins*, Geste Editions, La Crèche, 1994, 101 p.
- MERCKELBAGH A., *Et si le littoral allait jusqu'à la mer!*, Editions Quae, Versailles, 2009, 352 p.
- PASKOFF R., *Les littoraux : impact des aménagements sur leur évolution*, Géographie, Masson, Paris, 1985, 184 p.
- POIRRIER P. et L. VADELORGE (DIR.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, Travaux et documents, Comité d'histoire du ministère de la Culture, Paris, 2003, 615 p.
- POULOT D., *Une histoire du patrimoine en Occident*, Le Nœud Gordien, Presses Universitaires de France, Paris, 2006, 192 p.
- PRELORENZO C., *L'aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*, Collection Eupalinos, Parenthèses Editions, Marseille, 2000, 150 p.
- RANDET P., *L'aménagement du territoire : genèse et étapes d'un grand dessein*, Etudes et recherches, La Documentation française, Paris, 1994, 148 p.
- RIEUCAU J., *Systèmes littoraux, sociétés maritimes et riveraines de la mer*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université de Montpellier 3, 1995.

- ROUSSO (DIR.) H., *Le regard de l'histoire. L'émergence et l'évolution de la notion de patrimoine au cours du XX^e siècle en France*, Actes des Entretiens du Patrimoine, Editions du Patrimoine - Fayard, Paris, 2003, 389 p.
- STRAWCZINSKI E. et J.-M. SAUNIER, *Recherches sur la localisation. Etude de processus de choix de localisation des entreprises industrielles à l'occasion de leur décentralisation*, Institut d'Economie Régionale de Poitiers, 1969, 236 p.
- SUBRA P., *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Perspectives Géopolitiques, Armand Colin, Paris, 2007, 326 p.
- WACKERMANN G., *Façades maritimes en mutation : une géographie socio-économique des littoraux*, CAPES / Agrégation, Editions Ellipses, Paris, 1998, 176 p.

Articles

- ACERRA M. et T. SAUZEAU, « Zones construites, zones désertes sur le littoral atlantique. Les leçons du passé », *Norwis*, n° 222, 2012, p. 103–114.
- ALFOSEA F. J. T., « Vingt ans d'application de la loi littoral en Espagne. Un bilan mitigé », *Méditerranée*, n° 2, 2010, p. 9–19.
- BERNARD N., « Du port-parking au produit touristique : l'évolution des ports de plaisance en France », *Norwis*, n° 182, 1999, p. 275–285.
- « Ports de plaisance : pour quelle utilisation de l'espace maritime ? », *Norwis*, n° 165, 1995, p. 225–234.
- BILLARD G., « San Diego (Californie). Les enjeux de la gestion et de l'aménagement du littoral », *Norwis*, n° 172, 1996, p. 709–723.
- BILLAUD J.-P., « Les conflits pour l'aménagement du Marais Poitevin, ou à qui appartient le local ? », *Economie rurale*, n° 168, 1985, p. 21–24.
- BLANCHE H., « Essai sur l'histoire du canal de Marans à La Rochelle », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, n° IV, 1978, p. 99–112.
- BODIGUEL J.-L., « La DATAR : quarante ans d'histoire », *Revue française d'administration publique*, n° 119, 2006, p. 401–414.
- BRIMONT-MACKOWIAK M., « Les collectivités locales, deux ans après la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire », *Annuaire des collectivités locales*, n° 17, 1997, p. 247–257.
- CABANNE C. et J. RENARD, « L'Aménagement de la France de l'Ouest », *Norwis*, n° 132, 1986, p. 455–457.
- CHAUCHEFOIN P., « Réseaux et territoires : regard sur quelques aspects de la politique nationale d'aménagement du territoire. Un entretien avec Jean-Louis Guigou », *Flux*, n° 16, 2000, p. 68–75.
- CLARY D., « L'évolution des politiques du littoral dans l'aménagement de la France de l'Ouest », *Norwis*, n° 132, 1986, p. 479–486.
- COMTE P. et J.-F. DAVIGNON, « La participation des administrés au choix d'aménagement. Enseignement d'une enquête réalisée dans la région lyonnaise », *Annuaire des collectivités locales*, n° 9, 1989, p. 33–45.
- DAMETTE F., « Liaisons dangereuses : une histoire des rapports Paris/province », *Mouvements*, n° 13, 2001, p. 32–40.
- DI MÉO G., J.-P. CASTAINGTS et C. DUCOURNAU, « Territoire, patrimoine et formation socio-spatiale (exemples gascons) », *Annales de Géographie*, n° 102, 1993, p. 472–502.

- DUSSIER M. et C. MACHEMEHL, « Devenir la capitale du nautisme. Aménagements portuaires, urbains et Jeux olympiques : le site de La Rochelle », *Teoros*, n° Méga-événements sportifs, sous presse.
- DUSSIER M. et C. POIRIER, « La Palmyre, an example of non-sustainable coastal management ? », *Ocean & Coastal Management*, n° en préparation.
- GROUPE DE RECHERCHES "INTERFACES", « L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique », *L'Espace géographique*, n° 3, 2008, p. 193–207.
- HOYAUX A.-F., « La dérive du géographe. De la théorie à la rhétorique : où poser les limites de l'argumentation à propos de l'aménagement du territoire ? », *Annales de Géographie*, n° 111, 2002, p. 380–394.
- LARIVIERE J.-P., « Le Conservatoire du littoral et ses publications », *Noroi*, n° 176, 1997, p. 623–630.
- LARROSA ROCAMORA J., « La difficile maîtrise de l'urbanisation littorale espagnole. L'exemple de la commune d'Elche (province d'Alicante) », *Rives méditerranéennes*, n° 15, 2003, p. 53–66.
- LAURANS Y., A. EMERIT, I. DUBIEN et L. MERMET, « Les porteurs de projets face à leurs opposants : six critères pour évaluer la concertation en aménagement », *Politiques et management public*, n° 22, 2004, p. 1–22.
- LAURENT C., « Aménagement du territoire, le VII^e plan », *Economie rurale*, n° 117, 1977, p. 6–12.
- MIOSSEC A., « Cassandre et Pénélope. A propos de quelques cas d'aménagement sur le littoral de la Bretagne et de la Vendée », *Noroi*, n° 132, 1986, p. 505–515.
- « Les conséquences de la pression touristique sur l'espace physique littoral », *Noroi*, n° 133, 1987, p. 153–163.
- « Les côtes atlantiques des Etats-Unis à l'épreuve du Coastal Zone Management Act », *Noroi*, n° 161, 1994, p. 35–53.
- « L'évolution de la géographie des océans et des littoraux face aux perspectives du développement durable au XXI^e siècle. Quelles hypothèses envisager ? », *Annales de Géographie*, n° 110, 2001, p. 509–526.
- PERRIN N., « La répartition géographique de la population française et l'aménagement du territoire », *Population*, n° 11, 1956, p. 701–724.
- RENARD J., « Réflexions à propos de l'aménagement du littoral entre Loire et Gironde », *Noroi*, n° 92, 1976, p. 661–674.
- RETIÈRE D., « Une nouvelle aire touristique et géographique : le bassin de plaisance », *Méditerranée*, n° 93, 1999, p. 79.
- RIBEILL G., « Aspects du développement du réseau ferré français sur la longue durée. L'approche historique », *Cahier / Groupe Réseaux*, n° 1, 1985, p. 10–25.
- RICHEZ G., « Un port de plaisance sur un littoral deltaïque : le cas de Port Gardian en Camargue », *Méditerranée*, n° 6, 1992, p. 19–26.
- SAINT-JULIEN T., « La Rochelle et la décentralisation industrielle », *Annales de Géographie*, n° 80, 1971, p. 687–706.
- SARRAZIN J.-L., « Le littoral poitevin (XI^e-XIII^e siècles) : conquête et aménagement (première partie) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 99, 1992, p. 13–31.
- SONNIC E., « Le bassin de navigation : d'une pratique de l'espace loisir à la construction d'un territoire ? », *Noroi*, n° 190, 2004, p. 55–66.
- VOISARD J., « L'Aménagement du territoire dans l'Ouest de la France », *Noroi*, n° 132, 1986, p. 459–468.

Actes de colloques

COLLECTIF, *Le Patrimoine maritime et fluvial. Actes du colloque Estuaire 92*, Direction du Patrimoine, Nantes, 1992, 360 p.

—, *Nouvelles orientations pour l'aménagement de la France. Conférence Nationale d'Aménagement du Territoire*, La Documentation française, Paris, 1979, 258 p.

Communications dans des colloques avec actes

PASQUIER R., « L'invention de la régionalisation "à la française" (1950–1964) », *Journée d'études AFSP/Groupe Local et politique*, 2002, p. 1–23.

Thèses de Doctorat

BERNARD N., « Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien », Thèse de Doctorat, Université de Bretagne Occidentale, 1994.

CLERC GIRAUDO C., « Les ports de plaisance sur le littoral de Provence - Côte d'Azur », Thèse de Doctorat, Université de Provence, 2000.

COUDERT J.-F., « L'aménagement touristique : un exemple d'habitat de loisir : Port Barcares », Thèse de Doctorat, Université Toulouse 2, 1982.

FOUGNIÉ S., « La mutation contemporaine des stations balnéaires françaises, tentative de modélisation de la station littorale intégrée : étude des façades Atlantique, Manche et Mer du Nord », Thèse de Doctorat, Université de Nantes, 2006.

GUILLON COTTARD I., « Les ports de plaisance et leur impact sur l'environnement maritime et terrestre : études de cas (Provence, Méditerranée, France) », Thèse de Doctorat, Université Aix Marseille 3, 1997.

GUINEBERTEAU T., « L'aménagement littoral de la façade atlantique : les schémas spécifiques aux espaces côtiers », Thèse de Doctorat, Université de Nantes, 1994.

GUISLAIN P., « Navigation de plaisance et aménagement littoral de Belle-Ile au golfe du Morbihan », Thèse de Doctorat, Université Paris-Est Créteil Val de Marne, 1990.

LAGÉISTE J., « Les ports de plaisance en Bretagne : protagonistes du développement touristique ? », Thèse de Doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1994.

LAHONDÈRE V., « Histoire de la croissance des stations touristiques du littoral atlantique français aux XIX^e et XX^e siècles de la Loire à la Bidassoa », Thèse de Doctorat, Université Bordeaux 3, 1995.

L'HÔTE V., « Les équipements, indicateurs et acteurs de l'évolution du fait touristique dans les espaces littoraux situés entre Vilaine et Gironde », Thèse de Doctorat, Université de Nantes, 2001.

MIOSSEC A., « La gestion de la nature littorale en France Atlantique, étude comparative », Thèse de Doctorat, Université de Bretagne Occidentale, 1993.

RETIÈRE D., « Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire : étude comparative Mor Bras (France) - Solent (Grande-Bretagne) », Thèse de Doctorat, Université de Bretagne Occidentale, 2003.

SONNIC E., « La navigation de plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion. Entre dualité et nécessité de fusion pour une évolution progressiste de l'activité », Thèse de Doctorat, Université Rennes 2, 2006.

Mémoires de Master

- DUSSIER M., « La plaisance : un élément important de la structuration de l'espace littoral », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 2008.
- JAUDINOT A., « Aménagement de la zone des Minimes », Mémoire de Master, Université de Poitiers, 1983.
- LACROIX J.-P., « La création et l'exploitation des ports de plaisance sur le littoral varois », Mémoire de Master, Ecole Nationale d'Administration de Paris, 1969.
- MANIERE C., « Les interactions entre le tourisme et l'environnement concernant l'aménagement du littoral », Mémoire de Master, Université Bordeaux 1, 1994.
- METALNIKOFF S., « Aménagement et environnement : une tentative de conciliation. Application à un projet d'équipements légers pour la plaisance », Mémoire de Master, Université Montpellier 2, 2000.
- RONZIER I., « Dynamiques spatiales des activités de pêche et de plaisance à La Rochelle (1890-2001) », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 2001.

Rapports techniques

- COLLECTIF, *Étude d'impact du projet d'extension du port de plaisance des Minimes*, rapport technique, Bureau d'études BCEOM, 2005.
- *Rapport technique de l'étude d'impact du projet d'extension du port de plaisance des Minimes*, rapport technique, Bureau d'études BCEOM, 2006.

Sitographie et documents électroniques

- Inventaire de Poitou-Charentes, Une ville, des patrimoines, consulté le 12/02/12, URL : https://inventaire.poitou-charentes.fr/documents/fichiers/inventaires_territoire/la_rochelle_agglomeration/la-rochelle-une-ville-des-patrimoines.pdf.

Urbanisme, architecture

Ouvrages généraux

- AGULHON (DIR.) M., *La ville de l'âge industriel*, Points Histoire, Seuil, Paris, 1998, 730 p.
- ALLAIN R., *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville*, Armand Colin, Paris, 2004, 254 p.
- BASTIÉ J. et B. DÉZERT, *La ville*, Masson, Paris, 1991, 413 p.
- BEAUJEU-GARNIER J., *Géographie urbaine*, Collection U, Armand Colin, Paris, 1995, 360 p.
- BENEVOLO L., *Histoire de la ville*, Architectures Traditionnelles, Parenthèses, Paris, 1995, 510 p.
- BERNIÉ-BOISSARD C., *Regards d'urbanité*, Villes et entreprises, L'Harmattan, Paris, 2004, 346 p.
- CAUQUELIN A., *L'invention du paysage*, Quadrige, Presses Universitaires de France, Paris, 2000, 181 p.
- DE BELIDOR B. F., *Architecture hydraulique, seconde partie. Qui comprend l'art de diriger les eaux de la mer & et des rivières à l'avantage de la défense des Places du Commerce & de l'Agriculture*, tome Tome Premier, Charles-Antoine Jombert, Paris, 1750, 389 p.

Ouvrages spécialisés

- ALT H., *Venise. Son éclat et son charme*, Panorama, La bibliothèque des Arts, Paris, 1955, 61 p.
- ASCHER F., *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris, 1995, 350 p.
- BAILBY E., *Niemeyer par lui-même - L'architecte de Brasilia parle à Edouard Bailby*, Biographies, Jacob Duvernet, Paris, 1993, 228 p.
- BAILLY A., *La perception de l'espace urbain : les concepts, les méthodes d'études, leur utilisation dans la recherche urbanistique*, Centre de Recherche d'Urbanisme, Paris, 1978, 264 p.
- BAUBÉROT A. et F. BOURILLON, *Urbaphobie, la détestation de la ville aux XIX^e et XX^e siècles*, Editions Bière, Pompignac, 2009, 352 p.
- BAUDOIN T., M. COLLIN et C. PRÉLORENZO (COORD.), *Urbanité des cités portuaires*, Maritimes, L'Harmattan, Paris, 1997, 403 p.
- BINOT G., *Royan, port de mer*, Collection générale, Le Croît Vif, Saintes, 2000, 292 p.
- CLAVAL P., *La logique des villes. Essai d'urbanologie*, tome 15, Géographie économique et sociale, Librairies Techniques, Paris, 1982, 633 p.
- COLLECTIF, *Brésil*, tome 18, L'architecture d'aujourd'hui 13/14, Archipress & Associés, Paris, 1947.
- COLLIN M., *Villes portuaire, acteur du développement durable*, Maritimes, L'Harmattan, Paris, 2003, 199 p.

- FOUILLAND B., *Les politiques d'aménagement des villes portuaires*, Logiques politiques, L'Harmattan, Paris, 2003, 344 p.
- GRAS P., *Le temps des ports. Déclin et naissance des villes portuaires (1940-2010)*, Approches, Tallandier, Paris, 2010, 298 p.
- JEANMONOD T., G. RAGOT, N. NOGUE et C. CALLAIS, *L'invention d'une ville. Royan années 50*, tome 65, Cahiers du Patrimoine, Editions du Patrimoine, Paris, 2003, 308 p.
- MONNIER G., C. LOUPIAC et C. MENGIN (DIR.), *Histoire de l'architecture moderne en France (1889-1940)*, Editions Picard, Paris, 1997, 279 p.
- PAULET J.-P., *Les villes et la mer*, Carrefours, Editions Ellipses, Paris, 2007, 128 p.
- RONCAYOLO M., *La ville et ses territoires*, Folio Essais, Gallimard, Paris, 1997, 280 p.
- SCHOR R., S. MOURLANE et Y. GASTAUT, *Nice cosmopolite 1860-2010*, Collection Mémoires/Villes, Autrement, Paris, 2010, 224 p.
- VERMEERSCH L., *La ville américaine et ses paysages portuaires entre fonction et symbole*, Géographie & Cultures, L'Harmattan, Paris, 2000, 208 p.

Articles

- CHESNEL M., « Au contact des nouveaux Minimes : l'extension du centre-ville de La Rochelle ? », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, n° XX, 1994, p. 133-152.
- « Les Minimes à La Rochelle : le passé récent d'un quartier en devenir », *Géo Centre-Ouest*, n° 2, 1990, p. 23-31.
- « Villeneuve-des-Salines, l'émergence d'un quartier rochelais », *Norois*, n° 136, 1987, p. 467-481.
- DARVICHE M.-S., « L'action du maire face au public. A propos d'un aménagement urbain sur le littoral languedocien », *Pôle Sud*, n° 13, 2000, p. 41-56.
- DUBOIS G. et J.-P. CERON, « Enjeux sociaux et environnementaux du développement du tourisme urbain », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 5, 2001, p. 831-860.
- FAVREAU R., « Les débuts de la ville de La Rochelle », *Cahiers de civilisation médiévale*, n° 30, 1987, p. 3-32.
- GEORGE P., « Enseignement et recherche en urbanisme », *Annales de géographie*, n° 74, 1965, p. 733-736.
- GRAVARI-BARBAS M. et P. VIOLIER, « Ville, tourisme et compétitivité », *Norois*, n° 45, 1998, p. 123-127.
- MACHEMEHL C. et L. ROBENE, « L'olympisme et la ville. De la candidature à l'héritage », *STAPS*, n° sous presse.
- MALLET F., « Le Quartier des Halles de Paris. Etude d'un héritage millénaire. Observations sur l'évolution des fonctions urbaines », *Annales de Géographie*, n° 76, 1967, p. 1-28.
- PESCHÉ D., « Les Minimes », *Il était une fois... La Rochelle*, n° 10, 2000, p. 32.
- RENARD R., « L'agglomération rochelaise en 1992 : l'année charnière », *Norois*, n° 40, 1993, p. 713-718.
- SCHUT P. et E. LEVET-LABRY, « Le rôle des pratiques sportives et de loisirs dans la définition de l'urbanisation des sites touristiques en France », *ERES Espaces et sociétés*, n° 3, 2012, p. 31-47.
- TRANCHANT M., « La constitution de la banlieue rochelaise à la fin du Moyen Age », *Histoire urbaine*, n° 8, 2003, p. 23-40.
- VACHER L. et D. VYE, « La ville moyenne touristique est-elle encore une ville moyenne ? », *Norois*, n° 4, 2012, p. 75-91.

Actes de colloques

BRILL (DIR.) L. E. J., *Urban Core and Inner City. Proceedings of the international study week, Amsterdam*, Sociographical Department, Université d'Amsterdam, 1967, 579 p.

COLLIN M., C. PRELORENZO et M. SEGAUD (DIR.), éd., *Les territoires de la ville portuaire*, Association internationale Villes & Ports, Le Havre, 2001, 276 p.

Communications dans des colloques avec actes

DUSSIER M., « La Rochelle - Les Minimes : un port de centre-ville ? », *137^{ème} congrès national du CTHS, Tours*, 2014, p. 89–100.

RIOT J. et R. ZELEZNY, « Durabilité et choix d'affectation des espaces urbains : la problématique ville/port à Dunkerque », *Colloque Villes et grands équipements de transports : compétitions, tensions, recompositions*, 2009, p.

Rapports techniques

ANONYME, *Le littoral : éléments de diagnostic*, rapport technique, Service technique de l'urbanisme, Ministère de l'Équipement, Paris, 1991.

PESCHÉ D. et A. CHENAIS, *La Rochelle, quartier des Minimes, port de plaisance : Bilan et nouveaux objectifs de l'aménagement*, rapport technique, Ville de La Rochelle, 1984.

Sitographie et documents électroniques

Anonyme, Carte postale du Casino municipal de Royan (1960), consulté le 15/06/12, URL : <http://www.c-royan.com/cartes-postales/entry-2072-casino-municipal-ferret-3.html>.

Anonyme, Centre-ville de Royan avant 1940, consulté le 12/05/14, URL : www.c-royan.com/arts-culture/architecture/la-ville-au-fil-du-temps/408-avant-40-annees-60-annees-2000.html.

Anonyme, Centre-ville de Royan dans les années 1950, consulté le 12/05/14, URL : www.c-royan.com/arts-culture/architecture/la-ville-au-fil-du-temps/408-avant-40-annees-60-annees-2000.html.

Anonyme, Centre-ville de Royan dans les années 2000, consulté le 12/05/14, URL : www.c-royan.com/arts-culture/architecture/la-ville-au-fil-du-temps/408-avant-40-annees-60-annees-2000.html.

Code de l'Urbanisme, 2007, consulté le 24/06/13, URL : http://www.legifrance.gouv.fr/telecharger_pdf.do?cidTexte=LEGITEXT000006074075.

Editeur Gaby, Vue aérienne du port de Royan, Fonds de cartes postales, période 1945–1975, consulté le 12/05/14, URL : <http://www.c-royan.com/cartes-postales/entry-2137-front-de-mer-v-aerienne-2.html>.

Fondation Le Corbusier, Urbanisme de La Rochelle-La Pallice en 1945, consulté le 15/02/12, URL : [http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6302&sysLanguage=fr-fr&itemPos=183&itemSort=fr-fr_sort_string1\\$\\$\\$20&itemCount=217&sysParentName=&sysParentId=65](http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6302&sysLanguage=fr-fr&itemPos=183&itemSort=fr-fr_sort_string1$$$20&itemCount=217&sysParentName=&sysParentId=65).

- Fonds Ferret, Ecole d'architecture et du paysage de Bordeaux, Royan en ruines après les bombardements alliés de 1945, consulté le 12/05/12, URL : <http://insitu.revues.org/docannexe/image/2260/img-1.jpg>.
- J. Gordon, The Niemeyer's church, consulté le 30/03/12, URL : jacobogordonlevenfeld.es.
- J. Sbriglio, Projet de construction de la Cité Radieuse de Marseille, consulté le 12/02/12, URL : <http://www.marseille-citeradieuse.org/cor-cite.php>.
- J.-L. Labour, Chambre de Commerce et d'Industrie de La Rochelle, Une digue pour le pire... et le meilleur, consulté le 12/01/13, URL : http://www.larochelle.cci.fr/uploads/media_items/une-digue-pour-le-pire-et-le-meilleur-aunis-eco-mars-2006-1.original.pdf.
- Le Corbusier, Plans d'urbanisme du projet d'aménagement de La Rochelle, consulté le 12/02/12, URL : [http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6302&sysLanguage=fr-fr&itemPos=2&itemSort=fr-fr_sort_string1\\$%20\\$&itemCount=3&sysParentName=Home&sysParentId=65](http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6302&sysLanguage=fr-fr&itemPos=2&itemSort=fr-fr_sort_string1$%20$&itemCount=3&sysParentName=Home&sysParentId=65).
- P. Koslowski, Unité d'habitation à Marseille, consulté le 13/02/12, URL : [http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysName=thumbnail&sysLanguage=fr-fr&sysParentName=Home&sysParentId=64&itemId=4656&itemPos=1&itemCount=5&itemSort=fr-fr_sort_string1\\$%20\\$&sysPreciseSearch=1](http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysName=thumbnail&sysLanguage=fr-fr&sysParentName=Home&sysParentId=64&itemId=4656&itemPos=1&itemCount=5&itemSort=fr-fr_sort_string1$%20$&sysPreciseSearch=1).
- Royan en ruines après les bombardements alliés de 1945, Fonds Ferret, Ecole d'architecture et du paysage de Bordeaux, consulté le 12/05/12, URL : <http://insitu.revues.org/docannexe/image/2260/img-1.jpg>.

Tourisme

Ouvrages généraux

- ALBRAND P., *La demande touristique en espace littoral*, tome 34, Données économiques, Observatoire national du tourisme, Paris, 1999, 58 p.
- MERLIN P., *Le tourisme en France*, Carrefours, Editions Ellipses, Paris, 2006, 159 p.
- STOCK (COORD.) M., *Le tourisme, acteurs lieux et enjeux*, Belin Sup Géographie, Belin, Paris, 2004.

Ouvrages spécialisés

- AUGÉ M., *L'impossible voyage*, Rivages, 1997, 187 p.
- BARETJE R., *Tourisme balnéaire : essai bibliographique*, Centre des Hautes Etudes Touristiques, Aix-en-Provence, 1981, 60 p.
- BARETJE R. et G. ARENAS, *Tourisme, marinas, ports de plaisance : essai bibliographique*, Centre des Hautes Etudes Touristiques, Aix-en-Provence, 1993, 46 p.
- BOYER M., *Histoire de l'invention du tourisme. XVI^e au XIX^e siècles*, Monde en cours, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000, 336 p.
- *Histoire du tourisme de masse*, tome 255, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 1999.
- *Histoire générale du tourisme du XVI^e au XXI^e siècle*, L'Harmattan, Paris, 2005, 327 p.
- *L'invention de la Côte d'Azur*, L'Aube essai, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2002, 379 p.
- BUTAYE D., *La station touristique royannaise de la fin du XVIII^e au début du XX^e siècle*, Editions Bonne Anse, Vaux-sur-Mer, 2013, 344 p.
- CHAUDEFAUD M., *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe à l'espace, un essai de géographie historique*, J&D Editions, Pau, 1988, 1010 p.
- CLARY D., *Le tourisme dans l'espace français*, Géographie, Masson, Paris, 1993, 358 p.
- DUHAMEL P. et P. VIOLIER, *Tourisme et littoral : un enjeu du monde*, Belin Sup Tourisme, Belin, Paris, 2009, 182 p.
- MERLIN P., *Tourisme et aménagement touristique : des objectifs inconciliables ?*, Les Etudes, La Documentation française, Paris, 2008, 231 p.
- MICHAUD J.-L., *Le tourisme face à l'environnement*, Le Géographe, Presses Universitaires de France, Paris, 1983, 234 p.
- PEAUDEAU P. et R. RICHEBÉ, *Le tourisme nautique : pour un développement local coordonné*, Dossiers et documents, Atout France, Paris, 2002, 114 p.
- PY P., *Le tourisme, un phénomène économique*, Etudes, La Documentation française, Paris, 2007, 184 p.

- STANGER T., *Sacrées vacances !*, Flammarion, Paris, 2010, 183 p.
- STRAWCZYNSKI E., *Etudes sur le tourisme : Littoral atlantique, Charente-Maritime*, Institut d'Economie Régionale de Poitiers, 1968, 396 p.
- URBAIN J.-D., *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Petite Bibliothèque, Payot, Paris, 2002, 354 p.
- VIOLIER P. et P. DUHAMEL, *Tourisme et littoral : un enjeu du monde*, Belin Sup Economie, Belin, Paris, 2009, 182 p.

Articles

- ANGLADE F., « Tourisme littoral en Charente-Maritime », *Noroi*, n° 159, 1993, p. 387–411.
- BARBAZA Y., « Trois types d'intervention du tourisme dans l'organisation de l'espace littoral », *Annales de Géographie*, n° 79, 1970, p. 446–469.
- BERTHO-LAVENIR C. et G. LATRY, « Côte d'Argent, Côte d'Emeraude : les zones balnéaires entre nom de marque et identité littéraire », *Le Temps des Médias*, n° 8, 2007, p. 105–117.
- BORDARIER [., « Le tourisme dans l'île de Ré », *Noroi*, n° 51, 1966, p. 453–472.
- BOUHIER A., « La fonction balnéaire et le tourisme sur la côte vendéenne, les Sables-d'Olonne à l'anse d'Aiguillon », *Noroi*, n° 10, 1956, p. 163–190.
- CARDONA (DIR.) A., « Tourisme et littoral », *L'information géographique*, n° 64, 2000, p. 289–384.
- CASSOU-MOUNAT L., « Tourisme et espace littoral : l'aménagement de la côte aquitaine », *Espace Géographique*, n° 2, 1976, p. 132–144.
- CLARKE A., « Coastal development in France : Tourism as a tool for regional development », *Annals of Tourism Research*, n° 8, 1981, p. 447–461.
- CLARY D., « Le tourisme littoral : bilan des recherches », *Revue de géographie de Lyon*, n° 59, 1984, p. 63–72.
- « Tourisme et aménagement régional », *Annales de Géographie*, n° 85, 1976, p. 129–154.
- DEMEN-MEYER C., « Le tourisme : essai de définition », *Management & Avenir*, n° 3, 2005, p. 7–25.
- FOUGNIÉ S., « L'intégration géographique comme mode d'interprétation de l'évolution des stations balnéaires », *Noroi*, n° 206, 2008, p. 73–89.
- GOGUEL C., « Les vacances des Français », *Communications*, n° 10, 1967, p. 3–19.
- MORICE J., H. DÉSIRÉ-PÉBARTHE et P. VIOLIER, « Itinéraires de lieux touristiques du littoral atlantique », *Noroi*, n° 206, 2008, p. 9–20.
- TISSOT L., « Le tourisme : de l'utopie réalisée au cauchemar généralisé ? », *Entreprises et histoire*, n° 2, 2007, p. 5–10.
- TOWNER J., « History and tourism », *Annals of Tourism Research*, n° 18, 1991, p. 71–84.
- « The grand tour : A key phase in the history of tourism », *Annals of Tourism Research*, n° 12, 1985, p. 297–333.

Actes de colloques

- BARBAZA (COORD.) Y., *Le tourisme dans l'espace littoral. Actes des journées de géographie du tourisme, Bordeaux*, Institut de Géographie de Reims, 1975, 114 p.

Thèses de Doctorat

ANGLADE F., « La production d'espaces touristiques sur le littoral Nord-Charentais (de la Sèvre Niortaise à la Seudre) », Thèse de Doctorat, Université de Bordeaux 3, 1980.

BÉCHET B., « Le tourisme et l'aménagement du littoral atlantique entre la Loire et la Gironde », Thèse de Doctorat, Université de Bordeaux, 1964.

BUTAYE D., « La création d'une station touristique. L'exemple de Royan de la fin du XVIII^e au début du XX^e siècle », Thèse de Doctorat, Université de La Rochelle, 2009.

Sitographie et documents électroniques

Anonyme, Labels touristiques attribués au littoral français, consulté le 12/01/14, URL : upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/ca/C%C3%B4tes_de_France.jpg.

Bibliothèque Nationale de France, La naissance du tourisme, consulté le 10/11/10, URL : <http://gallica.bnf.fr/dossiers/html/dossiers/VoyagesEnFrance/themes/Tourisme.htm>.

Loisirs

Ouvrages généraux

- ALBERT 1^{ER}, PRINCE DE MONACO, *La carrière d'un navigateur*, Hachette, Paris, 1966, 242 p.
CORBIN A., *Le ciel et la mer*, Le rayon des curiosités, Bayard, Paris, 2005, 118 p.
DUMAZEDIER J., *Vers une civilisation du loisir*, Points Essais, Seuil, Paris, 1972, 309 p.
LE CARRER O., *Un siècle de voile*, Calmann-Levy, Paris, 2003, 456 p.
SUE R., *Le loisir*, tome 1871, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 1996, 127 p.
URBAIN J.-D., *Les vacances*, Idées reçues, Editions Le Cavalier Bleu, Paris, 2002, 128 p.

Ouvrages spécialisés

- ADAM P., *Catamarans : étude sur les multicoques de plaisance*, Editions Amphora, Paris, 1961, 168 p.
BAROUX P. et P. GARENNE, *Grand Pavois. 40 ans, quarante histoires*. Hors série du quotidien *Sud-Ouest*, 2012, 96 p.
BARRAULT J.-M., *La belle époque du yachting*, Editions du Chêne, Paris, 2002, 171 p.
BELY P.-Y., *Deux cent cinquante réponses aux questions du marin curieux*, Le Gerfaut, Bruxelles, 2004, 325 p.
BERNARD N. et Y. BOUVET, *Atlas du nautisme*, Gisserot marine, Editions J.-P. Gisserot, Paris, 2008, 96 p.
BERNICOT L., *La croisière d'Anahita*, Carnets de Voyage, Gallimard, Paris, 1939, 176 p.
BEST K., D. P. BIRT, C. BORGSTAM et P. BROHÄLL, *Marine de plaisance : voile et moteur*, Denoël, Paris, 1978, 280 p.
BINOT G., *La saga des bains de mer : Royan Atlantique*, Editions Bonne Anse, Vaux-sur-Mer, 2010, 242 p.
BOMBARD A., *Naufragé volontaire*, Editions Phébus, Paris, 1996, 246 p.
BORSAY P., *A History of leisure. The British experience since 1500*, Palgrave Macmillan, New York, 2006, 328 p.
CAUDRON O., N. MEYNEN et A. NOTTER, *La Rochelle-les-Bains, 1826–1914*, Musées d'art et d'histoire de La Rochelle, 2011, 60 p.
CHARLES D., *Histoire du yachting*, Arthaud, Paris, 1997, 360 p.
CHARLES D. et H. BOURDEREAU, *100 ans de nautisme*, PC Editions, Levallois-Perret, 2006, 268 p.
COLLECTIF, *Loisirs sur l'eau : histoire de la plaisance en France, 1640-1940, Exposition au Musée de la Marine, Palais de Chaillot, novembre 1978 à janvier 1979*, Gallimard, Paris, 1979, 158 p.

- CORBIN A., *L'avènement des loisirs (1850-1960)*, Champs Histoire, Flammarion, Paris, 1995, 626 p.
- *L'homme dans le paysage – entretien avec Jean Lebrun*, Textuel Histoire, Textuel, Paris, 2001, 190 p.
- DUMONTIER F. et H. VALDELIÈVRE, *Les pratiques de loisir vingt ans après. 1967/1987-1988*, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, Paris, 1989, 70 p.
- DURON M. et R. ROUGERON, *Guide de la navigation de plaisance et de ses à-côtés*, Editions de la Courtille, Paris, 1976, 259 p.
- GERBAULT A., *Seul à travers l'Atlantique*, Grasset, Paris, 1991, 405 p.
- GROUSSET P., *Le yacht, histoire de la navigation maritime de plaisance*, Librairies-imprimeries réunies, Paris, 1890, 366 p.
- HOLM E., *L'âge d'or du yachting, 1880-1905*, Marine, Editions Anthèse, Montrouge, 2000, 178 p.
- LE ROUX P., *Les comportements des loisirs des Français : les vacances d'été en 1969*, tome 2, Série M, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, Paris, 1970, 102 p.
- LUNVEN M., *Loisirs nautiques et aquatiques*, tome 35, Cahier Espaces, Editions Espaces tourisme & loisirs, Paris, 1994, 176 p.
- MERRIEN J., *Les navigateurs solitaires*, Livre de Poche, Paris, 1968, 448 p.
- SAYEUX A.-S., *Surfeurs, l'être au monde*, Des Sociétés, Presses Universitaires de Rennes, 2008, 217 p.
- SERVICE D'ETUDES ET D'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DU LITTORAL, *Les équipements légers pour la plaisance*, tome Hors-série, Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, Groupe Moniteur, Paris, 1981.
- SUE R., *Vers une société du temps libre ?*, Sociologie d'aujourd'hui, Presses Universitaires de France, Paris, 1982, 176 p.
- TARON P., *La construction navale de plaisance*, Analyses de secteur, DAFSA, Paris, 1979, 73 p.
- THIERRY G.-P. et L. BÉARD DU DÉZERT, *A travers un siècle de notre yachting de course à voile*, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, 1948, 391 p.
- URBAIN J.-D., *Sur la plage. Mœurs et coutumes balnéaires. XIX^e -XX^e siècles*, Petite Bibliothèque, Payot, Paris, 1994, 375 p.
- VEBLEN T., *Théorie de la classe de loisir*, Tel, Gallimard, Paris, 1970, 280 p.
- VOSS J. K., *Aventures de mer*, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, 1946, 286 p.
- WILLIAMSON J.-M., *Voyage au pays de la plaisance de 1859 à 2000*, Editions des Deux-Rives, Nantes, 2008, 424 p.

Articles

- BONNET J.-P., « Jean-Claude Menu ou un demi-siècle de la vie maritime de La Rochelle », *L'Essentiel de l'île de Ré*, n° 73, 2003, p. 10–16.
- BROUARD J.-Y., « La saga des Liberty Ships », *Le Chasse-Marée*, n° 47, 1990, p. 10–14.
- CHÉRET B., « Histoires de la voile - I », *Il était une fois... La Rochelle, revue d'histoire, de géographie et d'ethnographie*, n° 15/16, 2004, p. 1–52.
- « Histoires de la voile - II », *Il était une fois... La Rochelle, revue d'histoire, de géographie et d'ethnographie*, n° 17/18, 2004, p. 1–45.
- DELAIVE F., « De la promenade en bateau au canotage, à Paris et ses environs (XVIII^e–XIX^e siècles) », *Hypothèses*, n° 1, 1997, p. 89–96.
- JAFFRY G., « Historique du Dragon », *Le Chasse-Marée*, n° 142, 2002, p. 36–38.

- JARREAU P., « De la plaisance aux plaisances. Evolution des pratiques nautiques », *Espaces*, n° 35, 1994, p. 8–12.
- LAGEISTE J., « Le nautisme en Bretagne », *Norois*, n° 166, 1995, p. 443–452.
- MERLE P., « Le monotype rochelais », *Le Yacht*, n° 2868, 1938, [?]
- SIROST O., « Du campement au camping. Une précarité désirée », *Techniques et culture*, n° 56, 2011, p. 98–113.
- SONNIC E., « Une activité touristique et de loisir « amphibie » entre espaces de pratiques et territoires de gestion : la plaisance », *Confins*, n° 8, 2010.

Communications dans des colloques avec actes

- VAILLAUD D., « La vie balnéaire à la Rochelle de 1890 à 1914 : entre plage et casino », *120^{ème} congrès national du CTHS, Aix-en-Provence*, 1995, p. 391–408.

Thèses de Doctorat

- CHARLES D., « De l'histoire du yachting comme modèle fonctionnel du progrès », Thèse de Doctorat, Université de La Rochelle, 2003.
- MALLET I., « Voiliers de plaisance : conseils de soins, d'hygiène et de sécurité pour voguer de ses propres voiles », Thèse de Doctorat, Université Bordeaux 2, 1991.
- PARRAIN C., « Territorialisation des espaces océaniques hauturiers. L'apport de la navigation à voile dans l'océan Atlantique », Thèse de Doctorat, Université de La Rochelle, 2010.
- SARDOU C., « Les déterminants de la pratique de loisir sportif : le cas de la plaisance maritime à Marseille », Thèse de Doctorat, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 1995.

Mémoires de Master

- CROIZE T., « Les premiers temps des bains de mer à La Rochelle », Mémoire de Master, Université de La Rochelle, 1998.
- PLUVINAGE F. et M. PLUVINAGE, « La navigation de plaisance en France », Mémoire de Master, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1973.
- ROYER L., « La plaisance, vers plus de plaisir », Mémoire de Master, Institut des Cadres Supérieurs de la Vente, Paris, 2002.
- VACHET P., « L'expression moderne de la navigation de plaisance : le nautisme », Mémoire de Master, Centre du droit de l'entreprise, Montpellier, 1969.

Rapports techniques

- ANONYME, *Les Français et les loisirs nautiques*, rapport technique, Société française d'enquêtes par sondages, 1993.
- SUE R., *L'essor des loisirs. Etude rétrospective des évolutions de la société française (1950 – 2030)*. Rapport technique, Futuribles, Paris, 2002.

Sitographie et documents électroniques

- A. Sheller, Alain Bombard : une expédition suicidaire qui lui vaudra une renommée mondiale, consulté le 12/03/10, URL : <http://www.allboatsavenue.com/alain-bombard-une-expedition-suicidaire-qui-lui-vaudra-une-renommee-mondiale/>.
- Anonyme, Eric de Bisschop : Kaimiloa et Tahiti Nui, consulté le 15/03/10, URL : <http://maheyo.free.fr/spip.php?article7>.
- Anonyme, La rade de Royan un jour de régates, consulté le 14/04/13, URL : <http://www.c-royan.com/sports-loisirs/nautisme---glisse/voile/332-la-societe-des-regates-de-royan.html>.
- Anonyme, Louis Bernicot à l'île de Ré en 1952, consulté le 14/03/10, URL : http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9c/Bernicot_Ile_de_R%C3%A9_1952.jpg?uselang=fr.
- Anonyme, Musée Maritime de La Rochelle, Les yachts sur les quais, consulté le 15/12/13, URL : http://www.museemaritimelarochelle.fr/contenu/,les_yachts_agrees_sur_nos_quais,101?idbateau=15.
- Anonyme, Photographie du Caneton Brix naviguant sur la Seine, consulté le 6/06/13, URL : http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Brix_Muids_b.jpg.
- Anonyme, Photographie du Corsaire, consulté le 15/03/10, URL : <http://www.voilier-corsaire.com/presentation>.
- Anonyme, Portrait de Marin-Marie, consulté le 12/02/13, URL : <http://www.la-rose-des-vents.com/marin-marie.htm>.
- Anonyme, Remise des prix des régates de Virelles, consulté le 9/10/13, URL : <http://voilierbrio.v.o.pic.centerblog.net/61e52be4.jpg>.
- Anonyme, The Fastnet race route map, consulté le 10/01/10, URL : http://www.solarnavigator.net/events/fastnet_yacht_race.htm.
- Anonyme, Virginie Hériot en tenue de régate, consulté le 10/11/13, URL : <http://ecole.heriot.free.fr/virginie.htm>.
- Anonyme, Virginie Hériot, le prince Olaf de Norvège et leur équipage aux JO d'Amsterdam (1928), consulté le 10/01/13, URL : http://www.aet-fifi.com/aetfifi/Vie_Heriot/p07_Virginie_heriot.htm.
- Anonyme, Wooden Optimist, consulté le 17/02/09, URL : <http://woodenoptimist.blogspot.fr/p/about.html>.
- AS Vaurien, La construction en série du Vaurien, consulté le 7/06/13, URL : <http://www.asvaurien.fr/images/stories/asvaurien/meulan1.jpg>.
- Association des Plaisanciers de La Rochelle (APLR), consulté le 15/12/10, URL : <http://www.aplr.fr>.
- C. Breschi, Musée Maritime de La Rochelle. Le Chantalaube au vent arrière, consulté le 5/01/10, URL : http://www.museemaritimelarochelle.fr/contenu/,les_yachts_agrees_sur_nos_quais,101?idbateau=15.
- Chantier Naval Hervé, Portrait de Fernand Hervé, consulté le 15/03/10, URL : <http://chantier.naval.herve.over-blog.com/article-28616356.html>.
- Chasse-Marée, Photographie du Dragon, consulté le 20/12/12, URL : http://www.ulmo.net/bateaux/dragon/photos/dragon_chasse-maree-142-serie-anglaise.jpg.
- F. Herbulot, Histoire du Vaurien, consulté le 6/06/13, URL : <http://www.asvaurien.fr/le-vaurien/-par-florence-herbulot>.

J. Dahec, plan du Vaurien, consulté le 6/06/13, URL : <http://jean.dahec.free.fr/25oct/vaurien.html>.

Journal *L'Ouest Eclair*, 5 août 1930, Les régates du Chapus, consulté le 21/02/12, URL : http://bibibourcefranc.fr/wa_447.html.

Le nautisme en Charente-Maritime, Conseil Général de Charente-Maritime, consulté le 7/01/15, URL : http://charente-maritime.fr/CG17/jcms/tb091023_6037/nautique.

Légifrance, Décret n° 55-75 du 14 janvier 1955, consulté le 18/03/13, URL : http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19550118&numTexte=&pageDebut=00714&pageFin=.

O. Lecomte, Le monotype rochelais, consulté le 5/01/10, URL : <http://www.monotyperochelais.fr/chantalaube/1960/>.

Plan du Vaurien, dériveur à deux équipiers, consulté le 27/02/11, URL : http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/68/Vaurien_dinghy.svg?uselang=fr.

R. Konkolski, Itinéraire de la circumnavigation de Louis Bernicot (1936-1938), consulté le 12/02/13, URL : <http://www.solocircumnavigation.com/SoloSailingCircumnavigation/SoloCircumnavigators/CaptainLouisBernicot/CaptainLouisBernicot.htm>.

Régates historiques de Venise, Regata Storica Venezia dal XIII Sec, consulté le 5/09/13, URL : <http://www.regatastoricavenezia.it/rs.php?pg=8&lang=en>.

Yacht Club de Cork, Histoire du Royal Cork Yacht Club, consulté le 2/05/13, URL : <http://www.royalcork.com/club-history/>.

Yacht Club de France, Histoire du Yacht Club de France, consulté le 16/11/12, URL : <http://www.ycf-club.fr/HTML/histoire.htm>.

Sports

Ouvrages généraux

- ANCIAX M., B. ERRAÏS, F. GIROUD, M. BERLIAUX et M.-C. DEBOURSE (DIR.), *La femme d'aujourd'hui et le sport*, Sport et connaissance, Editions Amphora, Paris, 1981, 141 p.
- ARNAUD P. et T. TERRET (DIR.), *Sport et identité*, Espaces et Temps du Sport, L'Harmattan, Paris, 2000, 234 p.
- ATTALI M., P. LIOTARD, J. SAINT-MARTIN et T. CHAPRON, *Le sport et ses valeurs*, Essais, La Dispute, Paris, 2004, 210 p.
- AUGUSTIN J.-P., *Sport, géographie et aménagement*, Fac-Géographie, Nathan, Paris, 1995, 254 p.
- BOUET M., *La signification du sport*, Espaces et Temps du Sport, L'Harmattan, Paris, 1968, 670 p.
- BROHM J.-M., *Le mythe olympique*, Quel corps ?, Editions Christian Bourgois, Paris, 1981, 476 p.
- CALLÈDE (DIR.) J.-P., *Le sport en pleine mutation*, tome 3, Les cahiers de l'université sportive d'été, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Bordeaux, 1988, 129 p.
- COAKLEY J. et E. DUNNING (DIR.), *Handbook of sports studies*, SAGE Publications, Londres, 2000, 569 p.
- *Inside sports*, Routledge, Londres, 1999, 272 p.
- DURET P., *Le sport en questions*, Sport études, Chiron, Vincennes, 2003, 190 p.
- MIÈGE C., *Les institutions sportives*, tome 2729, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 1993.
- TERRET (DIR.) T., *Histoire des sports*, Espaces et Temps du Sport, L'Harmattan, Paris, 1996, 256 p.
- THOMAS R., *Histoire du sport*, tome 337, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 1991, 128 p.

Ouvrages spécialisés

- ANDREFF W., J.-F. BOURG, B. HALBA et J.-F. NYS, *Les enjeux économiques du sport en Europe : financement et impact économique*, Dalloz, Paris, 1995, 196 p.
- ARNAUD P. et JEAN CAMY (DIR.), *La naissance du mouvement sportif associatif en France : sociabilités et formes de pratiques sportives*, Presses universitaires de Lyon, 1986, 422 p.
- ARNAUD P. et T. TERRET (DIR.), *Histoire du sport féminin. Sport masculin-sport féminin : éducation et société*, tome 2, Espaces et Temps du Sport, L'Harmattan, Paris, 1996, 270 p.

- ARNAUD P., T. TERRET, J.-P. SAINT-MARTIN et P. GROS (DIR.), *Le sport et les Français pendant l'Occupation (1940-1944), tome 2*, Espaces et Temps du Sport, L'Harmattan, Paris, 2002, 379 p.
- ARNAUD P. et A. WAHL, *Sports et relations internationales (1900-1941)*, Espaces et Temps du Sport, L'Harmattan, Paris, 1998, 337 p.
- BAYEUX P., *Le sport et les collectivités territoriales*, tome 3198, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 1996, 128 p.
- BESSY (DIR.) O., *Sport, loisir, tourisme et développement durable des territoires*, Presses Universitaires du Sport, Territorial Editions, Voiron, 2008, 175 p.
- BLAIZEAU J.-M., *Les coups d'éclat du sport rochelais*, tome 2, La mémoire sportive, Auto-édition, 2002, 432 p.
- BOURG J.-F. et J.-J. GOUGUET, *Analyse économique du sport*, Pratiques corporelles, Presses Universitaires de France, Paris, 2001, 380 p.
- BRESSAN S., *Le sport et les femmes*, La vie et le sport, La Table Ronde, Paris, 1981, 192 p.
- BRISSON J.-F., *L'enjeu olympique*, Editions Marcel Valtat, Paris, 1981, 251 p.
- COLLECTIF, *Essai de doctrine du sport*, Haut Comité des Sports, Paris, 1965, 66 p.
- *Les pratiques sportives en France. Enquête 2000*, Institut National du Sport et de l'Éducation physique, Paris, 2002, 226 p.
- COLLOMB P., *Sports et décentralisation*, Economica, Paris, 1988, 255 p.
- COMBEAU-MARI (DIR.) E., *Sport et presse en France (XIX^e-XX^e siècles)*, Le Publieur, Paris, 2007, 431 p.
- DUMAZEDIER (DIR.) J., *Regards neufs sur le sport, moyen de culture*, Peuple et Culture, Seuil, Paris, 1950, 223 p.
- DURET P., *L'héroïsme sportif*, Pratiques corporelles, Presses Universitaires de France, 1993, 136 p.
- GOLD J. R. et M. M. GOLD, *Olympic cities. Cities agendas, planning and the world's games, 1896–2012*, Planning, history and environment series, Routledge, Londres, 2007, 464 p.
- GUTTMANN A., *Women's sports. A history*, Columbia University Press, New York, 1991, 339 p.
- HARGREAVES (DIR.) J., *Sport, culture and ideology*, Routledge, New York, 1982, 254 p.
- HARGREAVES J., *Sporting females. Critical issues in the history and sociology of women's sports*, Routledge, New York, 1994, 324 p.
- HEINEMANN K., *Sports clubs in various European countries*, Hofmann Verlag, Schorndorf, 1999, 375 p.
- HOBERMAN J. M., *Mortal engines. The science of performance and the dehumanization of sport*, Free Press, New York, 1992, 350 p.
- KARAMICHAS J., *The Olympic Games and the environment*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2014, 242 p.
- LE POGAM Y., *Démocratisation du sport : mythe ou réalité ?*, Editions Jean-Pierre Delarges, 1979, 246 p.
- LENSKYJ H., *La femme, le sport et l'activité physique : recherches et bibliographie*, Gouvernement du Canada, Ottawa, 1988, 186 p.
- MANDELL R. D., *Sport : a cultural history*, iUniverse, Bloomington, 1984, 388 p.
- MATHIEU D. et J. PRAICHEUX, *Sports en France*, Atlas de l'atlas de France, Fayard / Reclus, Paris, 1987, 119 p.
- MCINTOSH P. C., *Sport in society*, C. A. Watts et Co., Londres, 1968, 208 p.
- PIVATO S., *Les enjeux du sport, XX^e siècle*, Casterman, Paris, 1994, 157 p.
- UNDERDOWN D., *Start of play : cricket and culture in eighteenth century England*, Penguin Books, Harmondsworth, 2000, 288 p.

VIGARELLO G., *Le spectacle du sport*, tome 67, Communications, Seuil, Paris, 1998, 215 p.
— *Passion sport. Histoire d'une culture*, Editions Textuel, Paris, 2000, 191 p.

Articles

- ARNAUD P., « Pour une histoire des politiques sportives municipales », *Spirales*, n° 5, 1992, p. 11–16.
- AUGUSTIN J.-P., « Installations olympiques, régénération urbaine et tourisme », *Téoros*, n° 27, 2008, p. 31–35.
- CHATEAUREYNAUD Y., « Le sport, nouvel enjeu du pouvoir au niveau local », *Revue STAPS*, n° 20, 1989, p. 7–13.
- CHOVAUX O., « La diffusion des sports athlétiques sur le littoral du Pas-de-Calais (fin du XIX^e siècle-années 1920) : "greffe du modèle anglais" ou " mésentente cordiale" ? », *Revue du Nord*, n° 389, 2011, p. 111–132.
- DULAC C., « Politiques sportives et stratégies d'acteurs », *Revue STAPS*, n° 45, 1998, p. 37–51.
- FRAPPAT P., « Les Jeux Olympiques à Grenoble : une ville industrielle saisie par le sport », *Revue de géographie alpine*, n° 79, 1991, p. 45–58.
- GUIGUENO V., « Un spectacle médiatique pour la ville et le monde », *Le Temps des Médias*, n° 9, 2007, p. 79–90.
- HALL M., « Knowledge and gender : epistemological questions in the social analysis of sport », *Sociology of Sport Journal*, n° 2, 1985, p. 25–42.
- HOLT R., « Le destin des "sports anglais" en France de 1870 à 1914 : imitation, opposition, séparation », *Ethnologie française*, n° 4, 2011, p. 615–624.
- MIGNON P., « Les deux performances », *Le Temps des médias*, n° 2, 2007, p. 149–163.
- PÉCOUT C. et L. BIROT, « La culture sportive mondaine à la Belle Epoque : facteur du développement des stations balnéaires du Calvados », *Annales de Normandie*, n° 1–2, 2008, p. 135–146.
- ROSOL N., « Le sport vers le féminisme. L'engagement du milieu athlétique féminin français au temps de la FSFSF (1917–1936) », *STAPS*, n° 66, 2004, p. 63–77.
- TERRET T., « Sport et masculinité : une revue de questions », *STAPS*, n° 66, 2004, p. 209–225.
- VIGARELLO G. et O. MONGIN, « Le nouvel âge du sport », *Esprit*, n° 4, 1987, p. 1–3.
- WEBER E., « Pierre de Coubertin and the introduction of organised sport into France », *Journal of Contemporary History*, n° 5, 1970, p. 3–26.

Actes de colloques

- ARDOINO (DIR.) J., *Anthropologie du sport, perspectives critiques - Actes du colloque Paris Sorbonne 19-20 avril 1991*, Matrices Editions, Paris, 1991, 371 p.
- AUGUSTIN J.-P. et (dir.), éd., *Sport, relations sociales et action collective*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Bordeaux, 1995, 782 p.
- COLLECTIF, *Sports et sociétés contemporaines*, Société française de sociologie du sport, Paris, 1984, 634 p.
- DUNNING E. et N. ELIAS, éd., *Sport et civilisation, la violence maîtrisée*, Fayard, Paris, 1994, 392 p.

Rapports techniques

COLLECTIF, *Le sport et les femmes*, rapport technique, Ministère de la Jeunesse et des Sports, Paris, 2001.

Sitographie et documents électroniques

C. Diem, Une fête sportive en Sicile dans l'Antiquité, consulté le 6/07/13, URL : <http://library.la84.org/OlympicInformationCenter/RevueOlympique/1942/ORUF19/ORUF19c.pdf>.

Journal *L'Equipe*, Georges Briquet, il était une voix, consulté le 2/02/13, URL : <http://www.lequipe.fr/Tous-sports/Article/Georges-briquet-il-etait-une-voix/2750>.

P. Plisson, Eric Tabarly à bord du Pen Duick II en 1964, consulté le 21/02/14, URL : http://www.plisson.com/media/catalog/product/4/8/4829363_5325_UnZip_97722-608.01.773.JPG.

Environnement

Ouvrages généraux

BAVOUX J.-J., *Les littoraux français*, Collection U, Armand Colin, Paris, 1997, 268 p.

Ouvrages spécialisés

BODIGUEL (DIR.) M., *Le littoral : entre nature et politique*, Collection Environnement, L'Harmattan, Paris, 1997, 233 p.

Articles

BOWLER J. M., H. JOHNSTON, J. M. OLLEY, J. R. PRESCOTT, R. R. G., W. SHAWCROSS et N. A. SPOONER, « New ages for human occupation and climatic change at Lake Mungo, Australia », *Nature*, n° 421, 2002, p. 837–840.

CHAUMILLON E., F. OZENNE, X. BERTIN, N. LONG et F. GANTHY, « Control of wave climate and meander dynamics on spit breaching and inlet migration », *Journal of Coastal Research*, n° 70 (Special), 2014, p. 109–114.

FACON R., « Le littoral saintongeais de la Gironde, de Meschers à la Grande Côte », *Norois*, n° 71, 1971, p. 393–414.

GOEBEL T., M. R. WATERS et D. H. O'ROURKE, « The late Pleistocene dispersal of modern humans in the Americas », *Science*, n° 319, 2008, p. 1497–1502.

Thèses de Doctorat

JOUANNEAU J.-M., « Etude sédimentologique d'un système côtier évolutif », Thèse de Doctorat, Université de Bordeaux, 1974.

Mémoires de Master

MONNOT J., « L'impact des ports de plaisance sur l'environnement », Mémoire de Master, Université Lyon 3, 2002.

VERDIER F., « Ports de plaisance et protection de l'environnement », Mémoire de Master, Institut d'Etudes Politiques, Aix-en-Provence, 1992.

Rapports techniques

HOUDART M., *Entre terre et mer, les 250 ans du littoral*, rapport technique, Direction de l'Environnement et de l'Aménagement du Littoral, Paris, 2003.

LÉON M., *Impact sanitaire de la navigation de plaisance*, rapport technique, Direction des Ressources Vivantes Ifremer, Nantes, 1990.

MAUVAIS J.-L., *Les ports de plaisance : impacts sur le littoral*, rapport technique, Direction de l'Environnement Littoral Ifremer, Brest, 1991.

Sitographie et documents électroniques

ANONYME, *Collection de photographies aériennes C060-0521-FR7052*, Institut Géographique National, 1982.

— *Collection de photographies aériennes C1332-0011-1432*, Institut Géographique National, 1989.

— *Collection de photographies aériennes C1332-0031-1632*, Institut Géographique National, 1979.

— *Collection de photographies aériennes C1332-0061-1732*, Institut Géographique National, 1950.

— *Collection de photographies aériennes C1428-0051-FR760P*, Institut Géographique National, 1964.

— *Collection de photographies aériennes C363-0181-FR2715P*, Institut Géographique National, 1976.

— *Collection de photographies aériennes CIPLI-0421-FR2889-LOT6*, Institut Géographique National, 1977.

— *Orthophotographie BDORTHO Charente-Maritime*, Institut Géographique National, 2010.

Autres thèmes

Ouvrages généraux

- AUBIN N., *Dictionnaire de marine : contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Jean Covens & Corneille Mortier, Amsterdam, 1736, 776 p.
- COLLECTIF, *Dictionnaire de l'Académie Française, 1^e édition*, Académie Française, Paris, 1694.
- *Dictionnaire de l'Académie Française, 6^e édition*, Académie Française, Paris, 1762.
- *Dictionnaire de l'Académie Française, 6^e édition*, Académie Française, Paris, 1835.
- *Dictionnaire de l'Académie Française, 8^e édition*, Académie Française, Paris, 1932.
- DE WAAL F. B. M., *Peacemaking among primates*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1990, 289 p.
- HEYERDAHL T., *L'expédition du Kon-Tiki. Sur un radeau à travers le Pacifique*, Editions Phébus, Paris, 2002, 282 p.
- HOMÈRE, *L'Iliade - L'Odyssée*, Bouquins, Robert Laffont, Paris, 1995, 777 p.
- LITTRÉ E., *Dictionnaire de la langue française - tome 3*, Hachette, Paris, 1874, 1408 p.
- LIVET G., *Les guerres de religion, 1559-1598*, tome 1016, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 2002, 124 p.

Ouvrages spécialisés

- ANONYME, *Bains Marie-Thérèse. Inauguration du portrait de Mme la Dauphine*, Imprimerie de Vve Cappon, La Rochelle, 1828, 14 p.
- *Organisation de l'armée - 1^e partie*, Henri Charles-Lavauzelle, Paris, 1917, 258 p.
- BÉCET J.-M. et R. REZEWTHEL, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, Collection Didact, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 367 p.
- BOUDOU (DIR.) B., *Le dictionnaire des Essais de Montaigne*, Editions Léo Scheer, Paris, 2011, 718 p.
- BRADHAM R., *Hitler's U-Boat fortresses*, Greenwood Press, Westport, 2003, 168 p.
- CÉARD J. et J.-C. MARGOLIN (DIR.), *Voyager à la Renaissance*, Maisonneuve et Larose, Paris, 1987, 677 p.
- CHASSEBOEUF F., *Cordouan, roi des phares*, Editions Bonne Anse, Vaux-sur-Mer, 2011, 92 p.
- COLLET A. et Y. COHAT, *Vie et mort des baleines*, Découvertes, Gallimard, Paris, 2000, 127 p.
- CORVISIER (DIR.) A., *Histoire militaire de la France - tome 4*, Quadriga, Presses Universitaires de France, Paris, 1994, 528 p.
- COULOMBIE H. et J.-P. REDON, *Droit du littoral*, LexisNexis, Paris, 1992, 416 p.
- COUNEAU E., *La Rochelle disparue*, A. Foucher libraire-éditeur, 1904, 544 p.

- COUTANT B., *Les Minimes : aujourd'hui, hier, autrefois*, Comité de quartier des Minimes, 1989, 28 p.
- *Les Minimes - Pages d'histoire rochelaise*, Rupella, La Rochelle, 1968, 49 p.
- CRAWFORD M. H. et B. C. CAMPBELL, *Causes and consequences of human migration : an evolutionary perspective*, Cambridge University Press, 2012, 550 p.
- DE RAULIN G., *Grands marins et pionniers : Charcot*, Editions J. Susse, 1943, 23 p.
- DIAMOND J. M., *Collapse : how societies chose to fail or succeed*, Viking Press, New York, 2005, 592 p.
- FÉRAUD J.-F., *Dictionnaire critique de la langue française*, Jean Mossy, Marseille, 1787, 767 p.
- FRIEDLANDER L., *Roman life and manners under the early empire*, Routledge, Londres, 1913, 718 p.
- GARNIER E. et F. SURVILLE (DIR.), *La Tempête Xynthia face à l'histoire*, Le Croît Vif, Saintes, 2010, 174 p.
- HÉRIOT V., *Sur mer. Impressions et souvenirs*, Fasquelle Editeurs, 1933, 294 p.
- HORNELL J., *Water transport : origins and early evolution*, Cambridge University Press, 1946, 376 p.
- HUNT E. D., *Holy land pilgrimage in the later Roman Empire AD 312–460*, Clarendon Press, Oxford, 1982, 280 p.
- MACLLELEN HOWARD C., *English travellers of the Renaissance*, Cornell University Library, 1914, 286 p.
- MAGNANI S., *Il viaggio di Pitea sull'Oceano*, tome 8, Studi di storia, Pàtron, Bologne, 2002, 266 p.
- MARROU H.-I., *Christiana tempora. Mélanges d'histoire, d'archéologie, d'épigraphie et de patristique*, Publications de l'Ecole Française de Rome, 1978, 427 p.
- MARTIN B., *Voyages faits en divers temps en Espagne, en Portugal, en Allemagne, en France, et ailleurs*, George Gallet, Amsterdam, 1699, 330 p.
- NICOT J., *Thresor de la langue francoyse tant ancienne que moderne*, David Douceur, libraire, 1606, 969 p.
- OTTO R., *Le sacré*, Petite Bibliothèque, Payot, Paris, 2001, 302 p.
- PARKS G. B., *The English traveler to Italy*, Raccolta di studi e testi, Edizioni di storia e letteratura, 1954, 668 p.
- PÉRET J., *Cordouan, sentinelle de l'estuaire*, Geste Editions, La Crèche, 2007, 139 p.
- PERRUCHON J., *L'insupportable isolement. Poches de La Rochelle et Royan Pointe de Grave*, Collection Documentaires, Le Croît Vif, 2006, 424 p.
- PROUST M., *A la recherche du temps perdu - Tome II*, Bibliothèque de la Pléiade, Gallimard, Paris, 1918, 2000 p.
- PUGLIESE CARRATELLI G., *Grecs en Occident, de l'âge mycénien à la fin de l'hellenisme ?*, Bompiani, Milan, 1996, 799 p.
- RIDEL E. et A. ZYSBERG, *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Révision de l'édition de 1848*, CNRS Editions, Paris, 2011, 502 p.
- RIEUCAU J. et G. CHOLVY (DIR.), *Le Languedoc, le Roussillon et la mer. Tome 1, des origines à la fin du XX^{ème} siècle*, L'Harmattan, Paris, 1992, 312 p.
- ROUSSEAU J.-J., *Emile ou de l'éducation*, Collection GF, Flammarion, Paris, 2009, 841 p.
- ROUX V. et C. PECCOLO, *Dictionnaire des noms de rue de La Rochelle : les Minimes, la Ville-en-Bois, le Gabut*, Auto-édition, 2003, 92 p.
- STENDHAL, *Mémoires d'un touriste*, Folio Classique, Gallimard, Paris, 2014, 848 p.
- TAILLEMITE E., *Dictionnaire des marins français*, Editions Tallandier, Paris, 2002, 573 p.

- VALIN R.-J., *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'aout 1681*, Jérôme Legier, imprimeur libraire des Fermes Générales et Pierre Mesnier, imprimeur libraire du Roi, 1760, 804 p.
- VIRGILE, *L'Enéide*, Les belles lettres, Albin Michel, Paris, 2012, 480 p.
- ZOLA E., *Aventures du grand Sidoine et du petit Médéric*, Bien Lire, Gallimard, Paris, 1976, 182 p.

Articles

- BERLAN A., « Les premières naumachies romaines et le développement de la mystique impériale », *Hypothèses*, n° 1, 1997, p. 97–104.
- DELMAS B., « Pierre-François Verhulst et la loi logistique de la population », *Mathematics and Social Sciences*, n° 167, 2004, p. 51–81.
- JOURDAIN-ANNEQUIN C., « Héraclès en Occident. Mythe et histoire », *Dialogues d'histoire ancienne*, n° 8, 1982, p. 227–282.
- MOULINIER L., « Les baleines d'Albert le Grand », *Médiévales*, n° 11, 1992, p. 117–128.
- PRENTICE R. L. et R. PYKE, « Logistic disease incidence models and case-control studies », *Biometrika*, n° 66, 1979, p. 403–411.
- SOULLARD E., « Les eaux de Versailles sous Louis XIV », *Hypothèses*, n° 1, 1997, p. 105–112.

Thèses de Doctorat

- CHAUVE J.-Y., « Pathologie traumatique maritime à bord des bateaux de plaisance et de pêche de moins de 25 mètres ne possédant pas d'assistance médicale », Thèse de Doctorat, Université de Poitiers, 1982.
- PERROT Y., « Influence des propriétés de la matrice sur le comportement mécanique de matériaux composites verre/polyester utilisés en construction navale de plaisance - Cas des résines polyester limitant les émissions de styrène », Thèse de Doctorat, Université de Bretagne Sud, 2006.

Mémoires de Master

- MONTAS A., « Le sauvetage des vies humaines en mer : le principe de gratuité à l'épreuve de la plaisance », Mémoire de Master, Université de Nantes, 2001.

Rapports techniques

- DUSSIER B., *Cours pratique de technologie : réparation polyester*, rapport technique, Section Maintenance de Véhicules Automobiles de Bateaux de Plaisance (MVABP), Lycée Professionnel de Romsay, 2004.

Sitographie et documents électroniques

- Anonyme, *Le Commandant Charcot sur le pont du "Pourquoi-pas ?" durant sa deuxième expédition polaire (15 août 1908 – 4 juin 1910)*, consulté le 11/10/13, URL : <http://www.archivesdefrance.culture.gouv.fr/action-culturelle/celebrations-nationales/2008/sciences-et-techniques/deuxieme-expedition-polaire-de-jean-baptiste-charcot/>.
- Bibliothèque Nationale de France, *L'âge d'or des cartes marines*, consulté le 14/06/13, URL : http://expositions.bnf.fr/marine/grand/por_007.htm.
- C. Chastillon, *Phare de Cordouan sous le règne d'Henri IV (XVII^e siècle)*, consulté le 21/03/14, URL : http://fr.wikipedia.org/wiki/Phare_de_Cordouan#mediaviewer/Fichier:Cordouanchastillon.jpg.
- Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, *Définition du terme "port"*, consulté le 17/05/12, URL : <http://www.cnrtl.fr/definition/port>.
- Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, *Définition du terme "yachting"*, consulté le 6/04/13, URL : <http://www.cnrtl.fr/definition/yachting>.
- Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, *Définition du terme "régate"*, consulté le 5/04/13, URL : <http://www.cnrtl.fr/definition/r%C3%A9gate>.
- Centre scientifique de Monaco, *Portrait du prince Albert 1^{er} de Monaco*, consulté le 7/10/13, URL : <http://www.centrescientifique.mc/fr/PrinceAlbert1er/CampagnesOceanographiques.aspx>.
- Institut National des Métiers d'Art, *Définition du contreplaqué, Les techniques de bois moderne*, consulté le 11/02/13, URL : <http://www.eurosema.com/1-30610-Les-techniques-de-bois-moderne.php#sthash.wE0AuouN.dpuf>.
- Institut National des Métiers d'Art, *Définition du bois moulé, Les techniques de bois moderne*, consulté le 6/11/13, URL : <http://www.eurosema.com/1-30610-Les-techniques-de-bois-moderne.php>.
- Projet ARTFL - American and French Research on the Treasury of the French Language, consulté le 29/09/13, URL : <http://artfl-project.uchicago.edu/>.
- Trésor de la Langue Française Informatisé, *Définition et histoire du terme "yacht"*, consulté le 4/04/13, URL : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/visusel.exe?12;s=3359083890;r=1;nat=;sol=1;>.

Documents divers

- ANONYME, *Le navigateur Alain Gerbault (à droite) lors de son arrivée au Havre en 1929*, Bibliothèque Nationale de France, référence btv1b9029101d, 1929.
- BRITISH OCEANOGRAPHIC DATA CENTRE, *General Bathymetric Chart of the Oceans*.
- CHALMANDRIER N., *Nouveau plan de La Rochelle tel qu'il est aujourd'hui sous le règne de Louis XV en 1773*, Bibliothèque Nationale de France, référence btv1b550001343, 1773.
- CHAUVIN F., *Plan de Royan*, Bibliothèque Nationale de France, référence btv1b8491733n, 1620.
- FRAIPONT G., *Chemins de fer de l'Etat. Bains de mer de l'Océan*, Bibliothèque Nationale de France, référence btv1b90174998, 1890.
- MANET E., *En Bateau*, Metropolitan Museum of Art, New York, 1874.
- VERSCHUIER L. P., *The arrival of King Charles II of England in Rotterdam*, Rijksmuseum, Amsterdam, 1665.

YACHT CLUB DE FRANCE, *Fonds moderne 1890–2002, Répertoire numérique détaillé de la sous-série GG7, Service Historique de la Défense, Vincennes.*

YACHT-CLUB DE FRANCE, *Le Yacht, bulletin officiel du Yacht-Club de France, 1868.*

Témoignages

Alain Barrès

Alain Barrès est un plaisancier usager du port des Minimes, ancien président et membre de l'Association des Amis du Musée Maritime de la Rochelle.

Marie Dussier Tout d'abord, avez-vous un bateau au port des Minimes ?

Alain Barrès Oui.

M.D. Qu'est-ce que c'est comme bateau ?

A.B. Un Contest 31.

M.D. Etes-vous pour ou contre le projet d'extension du port ?

A.B. Contre dans un premier temps car le projet tel qu'il est présenté n'est pas intégré dans un développement général du littoral. C'est sur place. On rajoute des pontons. On ne s'est pas posé la question de comment on allait organiser la navigation de plaisance et des loisirs nautiques dans tous les pertuis, voire dans le département. On concentre tout au même endroit. Ce n'est pas forcément bien surtout s'agissant d'un sport où justement le but, c'est de se promener, d'aller d'un port à l'autre. Il paraît qu'il y a eu une concertation sur ce sujet au niveau du département, mais on n'en voit pas les résultats. On n'a pas de compte-rendu, si ce n'est très sommaire. Et deuxièmement, je pense que quand on fait un port, ça ne doit pas être seulement un parking où on gare les bateaux, surtout des bateaux qui ne naviguent pas. Un port, c'est un lieu de rencontres ; un lieu d'échanges ; où l'on arrive ; d'où l'on part ; où l'on revient. C'est un lieu où il se passe des choses, un lieu de vie et non pas un lieu de parking immobile. Donc, quand on fait un port, il faut développer toutes les fonctions de vie et non pas seulement les fonctions de stationnement.

M.D. Pour vous, le bassin à flot du Vieux port par exemple correspond plus à votre image du port ?

A.B. Le bassin du Gabut, oui. Il est portuaire mais c'est un bassin un peu fossilisé. Les bateaux sont là mais ne bougent pas beaucoup vu la contrainte de marée. Mais, la vie est autour quand même. Ces bateaux servent de paysage à tous les cafés, tous les promeneurs qui circulent autour. Même chose pour le Vieux Port. Les gens regrettent qu'il n'y ait plus les pêcheurs. Ça aussi, c'est important : on fait un port mais on fait de la discrimination : les pêcheurs sont stockés d'un côté, les plaisanciers d'un autre côté. En plus, ils sont tous rangés par catégories : les gros, les moyens, les petits. Les grands yachts, on les met dans le bassin des Chalutiers. Les Amel sont de leur côté. Bref, ça ressemble à l'Afrique du Sud au temps de la ségrégation.

M.D. Vous pensez qu'une cohabitation est possible entre pêcheurs et plaisanciers ? Déjà dans le Vieux Port, la cohabitation était a priori difficile...

A.B. Oui, et alors ? Je sais bien qu'il y a eu des problèmes de cohabitation mais je pense que si on sépare les gens, c'est sûr qu'ils ne vont pas se rencontrer. C'est sûr qu'il y a des conflits d'usage. Il faut trouver le moyen pour que les gens vivent ensemble. Cet été, je suis allé en croisière au Danemark. Là-bas, dans le même port, il y avait les plaisanciers,

les pêcheurs, les caboteurs. Il y avait même quelques petits cargos. Et surtout le long des quais, il y avait des tables de pique-nique pour les gens qui ne font pas de bateaux. Le port était un lieu de vie. C'est ça, l'intérêt.

M.D. Justement, j'ai posé une question sur ce point à Mme Voyard qui est technicienne en charge du projet à la mairie : Est-ce qu'il y aura des infrastructures qui ne seront pas que destinées aux plaisanciers afin de favoriser cette intégration à la ville ? Sandrine Voyard : Pour l'instant, ce n'est pas du tout notre projet. C'est surtout la promenade... *Ne pensez-vous pas que ce port ne s'intègre pas dans la ville ?* S.V : Justement avec l'extension, ça va permettre de faire en sorte qu'il s'approche du centre ville. Les Rochelais qui voudront aller s'y promener seront très vite sur la nouvelle digue. Le port sera plus près. Je pense que ça va ramener le port à la ville.

A.B. J'en profite pour dire que dans le premier projet, la nouvelle digue n'était même pas reliée à la terre. C'est à cause de gens dans mon genre qu'ils ont été obligés de mettre la passerelle. En plus, cette digue sera très étroite. Ce sera juste un cheminement, alors que ça serait beaucoup mieux passé si on avait prolongé le style de l'Allée des Tamaris, c'est-à-dire avec un peu de verdure, quelques arbres : faire une promenade ombragée, un peu comme au Mail. Autant c'est agréable de se promener au Mail, autant se promener sur une digue en plein vent où il n'y aura pas d'ombre... On aurait pu faire quelque chose de paysager... Maintenant, ils commencent à dire qu'ils vont l'aménager en promenade mais ça n'a pas été spontané. Il faut quand même reconnaître qu'il y a eu une concertation sur le sujet. Même s'ils n'en ont pas forcément tenu compte, ils ont quand même entendu ce que les gens avaient à dire... Concernant le rapprochement de la ville, c'est vrai que ce nouveau bassin sera plus près du centre. J'avais suggéré que l'on mette les visiteurs dans ce nouveau bassin. Quand un visiteur arrive au pontons 12, 13, 14 : il sort de son ponton (déjà, c'est un peu tristounet...) et il débarque sur quoi ? Sur un parking. Quand on vient en bateau dans un port, après on n'a pas de voiture pour se déplacer. Donc, quand le visiteur débarque, qu'est-ce qu'il voit : un parking avec des voitures et des camping-cars garés. Franchement, est-ce que ça vaut le déplacement ? Il y a un problème... Je crois qu'aujourd'hui, les gens ont un peu perdu le sens de l'esthétique. Les gens ne se préoccupent pas de ce qui est beau et de ce qui n'est pas beau. Quand autrefois on a construit le VP, même le Mail et aussi la digue de 1848, on voit bien quand on se promène dessus que les gens qui ont construit tout ça ont voulu faire quelque chose d'un peu esthétique. Il y a un effort d'esthétique. Aujourd'hui, on a oublié ça. A tel point que quand tu demandes aux gens du port s'ils trouvent le port des Minimes joli, ils disent que c'est moche. Mais, il faut les stimuler pour qu'ils en prennent conscience... C'est pour ça que ça aurait été mieux de mettre les visiteurs dans le nouveau bassin, comme ça, ils pourraient se rendre à pied au Vieux Port, ce serait quand même plus sympathique... M. Chenais va être déçu quand il va entendre ça car il va se dire : « A quoi ça a servi que j'aménage le quartier des Minimes ? ». Pour se promener, on peut aller au Parc des Pères, à la Plage mais après le quartier en lui-même... Tu ne vas pas te promener dans le quartier des Minimes pour le plaisir ?

M.D. Justement, que pensez-vous de l'aménagement du quartier ?

A.B. Honnêtement, je trouve que c'est moyen. Ce que j'aime bien, c'est la pointe des Minimes. Vu de la mer, les immeubles recouverts de bois s'intègrent assez bien au paysage...

M.D. Et pour vous, le port aurait pu se situer ailleurs qu'aux Minimes ?

A.B. Non, je pense qu'effectivement c'était bien de faire un port là. Mais on n'aurait pu le faire plus discret. Mais, une question se pose : Est-ce que c'est opportun de tout

concentrer au même endroit ? Les industriels et les professionnels vont dire « oui ». Il est évident que tous les gens qui ont des entreprises là préfèrent avoir 5 000 bateaux à gérer que 1 000, si on compte qu'il y a un emploi pour 10 bateaux. Moi, je ne suis pas contre que l'on fasse des ports de plaisance. Seulement, si on les fait, qu'on les fasse bien, que l'on ne se contente pas de mettre des digues et des pontons. Je vais te poser une question, c'est moi qui vais t'interviewer : Tu en connais des ports de plaisance, Dis-moi les 2 ou 3 ports que tu as préféré...

M.D. ...

A.B. Est-ce qu'il y a un port où tu prends plaisir à aller par son esthétique, où tu trouves que le paysage est sympathique ?

M.D. *A part vraiment des petits ports comme Saint-Martin...*

A.B. Tu es en train de me citer des ports qui sont plutôt du patrimoine...

M.D. *Oui.*

A.B. Je crois qu'il est là, le problème. Quand on a construit nos ports de plaisance, on n'a pas vraiment réussi quelque chose qui soit agréable, qui soit convivial... Déjà, là, il y a 3 000 places, personne ne te connaît. Les gens passent sur les bateaux sans se dire « bonjour ». Un jour, j'étais sur la cale de la S.R.R et je bricolais mon bateau. Il y avait des petits jeunes qui sont venus m'emprunter des outils. Le lendemain matin, je revoyais les mêmes, ils ne me disaient pas « bonjour ». Quand il y a des grandes masses de gens, c'est comme quand tu es dans la rue, tu ne vas pas dire « bonjour » aux gens que tu croises parce qu'il y a trop de monde. Par contre, si tu es sur un chemin de campagne, tu vas rencontrer quelqu'un, tu vas lui dire « bonjour, il fait beau aujourd'hui... ». Ce sont les grandes masses qui créent l'inhumanité.

M.D. *Donc, si on avait fait un port dans le genre de Port Grimaud, ça aurait été mieux selon vous ?*

A.B. Le seul port qui apparaît dans les ports modernes, c'est Port Grimaud. C'est un décor. C'est vrai que c'est agréable. Maintenant, le concept : c'est la maison et le bateau amarré devant. Donc, quand tu es piéton, tu ne peux pas passer car le bord de quai est privé. Il y a quand même des cheminements...Port Grimaud, c'est pas mal. Ce qui est intéressant, ce sont les ports de la côte du Languedoc : ils ont été construits à la même époque que Les Minimes. Là, il y a eu un effort architectural dont l'exemple le plus célèbre, c'est La Grande Motte. Après, l'idée a été dégradée...Alors qu'en fait à l'origine, c'était plutôt bien conçu. Il y avait une pensée architecturale...

M.D. *Lors du premier projet de construction du port des Minimes, il y avait aussi une certaine pensée architecturale. M. Gomis voulait implanter une pyramide de 150 mètres de hauteur sur la pointe des Minimes...Et à votre avis, le port des Minimes peut-il encore s'étendre ?*

A.B. Oui, on va refaire la digue Richelieu et puis on va faire un port de l'autre côté, à Port-Neuf puis encore un autre ailleurs...

M.D. *Sans rire, sérieusement, que pensez-vous du manque de places dans les ports de la plaisance en France ?*

A.B. Je sais qu'il y a un truc qui va se faire car je fais partie des gens qui l'ont réclamé. Un de mes arguments pour être contre l'extension du port, c'est que je dis qu'au lieu d'agrandir le port, on aurait dû ne pas refaire les mêmes conneries que celles que l'on ait en train de faire avec les voitures : pendant 50 ans, on a adapté les villes pour les voitures. On a mis loin les centres commerciaux. On a transformé les villes pour les voitures et on s'aperçoit maintenant que c'était une connerie. Maintenant, on revient en arrière et on interdit les villes aux voitures. C'est quand même un comble, non ? Pour

les ports, on est en train de faire la même connerie. On est en train d'aménager le littoral pour les bateaux alors que l'on sait très bien qu'il n'y aura pas de la place pour tout le monde. Donc, il faudrait faire comme on nous dit de faire pour les voitures : Faites du covoiturage. Moi, je dis : Faites du co-nautisme !

M.D. Là, c'est remettre en cause l'instinct de propriété de l'être humain...(rires)

A.B. Pareil pour les voitures. A Paris, il y a beaucoup de gens qui n'ont plus de voitures. On n'est pas obligé de posséder un bateau pour naviguer. Dans la région, il y a beaucoup de possibilités : la location (mais il faudrait que les loueurs fassent un effort pour adapter leurs tarifs...), la propriété partagée : posséder un bateau à deux. C'est d'ailleurs en partie pour ça que je vends le mien. Il y a aussi l'usage partagé : je te prête mon bateau et tu participes au frais. Il y a aussi les écoles de voile, les bourses aux équipiers...Il y a une association qui s'appelle Vogue et Rêves : ce sont des propriétaires qui embarquent des équipiers ou prêtent leurs bateaux. Je pense qu'on pourrait encourager les gens à aller dans ce sens-là, en mettant en place des tarifs préférentiels...

M.D. Ce n'est pas un peu utopiste ?

A.B. C'est un peu comme le Grenelle de l'Environnement. Moi, j'étais prof dans un lycée agricole. Il y a 30 ans, il y avait déjà des débats dans la salle des profs entre les gens qui défendaient l'agriculture productiviste avec les engrais, les pesticides et puis ceux qui disaient : « attention, on va se casser la pipe ». Finalement, 30 ans après, c'est admis : il faut diminuer de moitié la consommation d'insecticides, de pesticides etc...Là, c'est pareil, il faut lancer des idées neuves. Je pense aussi que pour aller se promener à l'île de Ré ou faire le tour de l'île d'Aix le dimanche après-midi, tu n'as pas besoin d'un 12 mètres avec radar...Un microsail suffit largement. (Petit voilier habitable mesurant 5,50 mètres) La voile légère peut être une solution ainsi que les bateaux transportables. Ça aussi, c'est une évolution qui n'est pas du tout prise en compte dans l'extension du port. Peut-être ont-ils fini par comprendre...

M.D. Mme Voyard a déclaré que cette extension serait, selon la Municipalité, la première et la dernière extension du port des Minimes. Après, on envisagera la mise en place de ports à sec. Pensez-vous que ça peut être une solution ?

A.B. Je dis quand même méfiance car un port à sec au milieu de la campagne, ce n'est pas forcément très joli non plus. Il y en a quelques uns qui ont été créés par des initiatives privées. Ce sont des gens qui ont des terrains en bord de côte et qui stockent des bateaux. Pour l'instant, il n'y a pas de ports à sec municipaux. Mais, les bateaux transportables, c'est une solution. Si les constructeurs se donnaient un peu la peine d'inventer des bateaux transportables qui soient légers, dans l'esprit du Microsail, et qui soient habitables.

M.D. Et l'étude d'impact, qu'en pensez-vous ?

A.B. Ce que je trouve qui n'a pas été bien fait à mon avis, c'est l'étude des solutions alternatives. On voit bien que, de toute façon, ils avaient décidé de faire ça et que c'est uniquement pour la forme qu'ils ont évoqué d'autres sites. Ils n'ont pas vraiment cherché d'autres solutions. Ils n'ont pas cherché non plus à encourager d'autres façons de naviguer. La voile légère, c'est parfait ici, on est dans un site à l'abri. Dans le projet d'extension, il n'y a pas de projet de nouvelle cale, ce qui prouve bien qu'ils n'ont pas pensé que le bateau transportable allait se développer, ce qui est pourtant le cas. Le bateau transportable qui se développe, ce n'est pas le bateau à voile, c'est le zodiac.

M.D. Mais depuis les années 70, la taille moyenne des bateaux augmente. Le plaisancier veut tout son confort à bord. Vous ne pensez pas qu'il faudrait d'abord qu'il y ait un changement de mentalité de la part du plaisancier ?

A.B. Je pense qu'il faudrait l'y encourager. De même qu'on encourage les gens à prendre les transports en commun, qu'on les encourage à laisser leur voiture à la périphérie de la ville, à rouler en vélo. Je compare beaucoup le petit voilier au vélo. Une chose que je trouve dommage, c'est qu'il faut payer cher quand on met son bateau à l'eau à la cale. Si tu mets ton bateau à l'eau dix fois par an, ça commence à faire un chiffre. A La Rochelle, on a obtenu la gratuité pour les petits bateaux à voile sans moteur. Mais, il n'y a aucun panneau qui indique cette gratuité. Donc, quand un étranger vient mettre son bateau à l'eau à la cale, vu qu'il ne sait pas que c'est gratuit pour lui, il va payer...Les gens ne peuvent pas savoir qu'il y a une discrimination positive au profit des gens qui ne font pas de bruit et qui ne polluent pas. Dans un port, ce qui rapporte le plus, c'est les manutentions et la pompe à essence.

M.D. L'augmentation du trafic à l'entrée du port ne risque-t-elle pas de gêner les bateaux de voile légère sans moteur ?

A.B. Ça va être la pagaille. Mais, il est vraiment question de faire une base voile légère à Port Neuf.

M.D. Pour Mme Genin de la FINSA, l'extension du port est nécessaire à la survie des entreprises nautiques.

A.B. Je suis d'accord, mais les professionnels de la plaisance doivent se préoccuper de faire des bateaux qui soient économiques, transportables, faciles à garer...

M.D. Selon elle, l'extension du port est absolument nécessaire pour répondre à la liste d'attente. A moyen terme, elle explique qu'il faut agrandir aussi les autres ports existants, reconvertir des zones portuaires...

A.B. Personne n'ose le dire, mais peut-être qu'un jour les bateaux de plaisance vont aller aussi au port de pêche. Je pense que ce serait surtout les gros bateaux, des bateaux à 3 ou 4 mètres de tirant d'eau qu'ils ne savent pas où mettre.

M.D. Justement, il doit y avoir des pontons pour les grosses unités dans le nouveau bassin.

A.B. Je sais que les gros bateaux, ça rapporte du fric, c'est pour cela qu'ils veulent attirer. Une fois, j'ai parlé avec un type qui entretenait un bateau classique : « Oiseau de feu ». C'était 300 000 francs par an en entretien. Donc, tu comprends qu'ils préfèrent attirer à place égale un seul Oiseau de feu plutôt que quatre Microsail.

M.D. Est-ce que vous pensez que l'extension des petits ports de la région pourrait être aussi une solution ?

A.B. Je suis pour qu'il y ait moins de bateaux. Je ne suis pas pour la croissance zéro, mais je suis pour qu'il y ait une autre croissance. On ne va pas continuer à ajouter des bateaux de dix mètres les uns à la suite des autres qui ne naviguent pas. Déjà, on mettrait des bateaux à sec qui ne naviguent pas...J'ai fait deux tests à mon ponton. Vers le 15 août, sur 100 places, il manquait seulement 22 bateaux... Une autre fois, fin juin, j'ai compté le nombre de bateaux qui n'avaient pas été carénés. Là, il y en avait environ 10 % qui n'étaient pas carénés...A côté de mon bateau, il y a un Gladiateur (un super bateau) qui est à l'abandon depuis au moins trois ans. Je le sais parce qu'un jour, la bôme s'était décroché et elle se baladait. Donc, je suis allé la raccrocher et ça n'a pas bougé depuis. Le bateau est complètement recouvert de mousse. Il y a un truc qui empêche les propriétaires de sortir leur bateau. Mon autre voisin m'a dit : « Oui, c'est vrai, je ne mesers pas de mon bateau mais je garde ma place aux Minimés. On ne sait jamais, ça servira à mon fils... ». Il faudrait qu'il y ait des incitations. Si on allait voir les propriétaires en disant : « Votre bateau n'a pas bougé depuis trois ans, est-ce que vous nous autoriser à le mettre au sec ? » En échange, ils pourraient s'engager à redonner une place au plaisancier quand il déciderait de revenir. Les gens n'enlèvent pas leur bateau parce qu'ils ont peur de ne

pas avoir de place quand ils reviendront...Quand il n'y a pas de place, la capitainerie fait payer le plaisancier à la semaine au ponton visiteur. Là, c'est vraiment du vol. Quand on dit qu'il y a du vol aux Minimes, je dis « Oui, surtout à la capitainerie ».

Jack Dillenbourg

Jack Dillenbourg est un ancien adjoint aux sports et aux affaires nautiques à la mairie de La Rochelle, et actuellement conseiller général de Charente-Maritime.

Marie Dussier Avez-vous mis en place le projet ?

Jack Dillenbourg Soyons exacts. Je ne suis pas à l'origine du projet mais j'en suis en charge depuis 6 ans. Depuis que Jean-François Fontaine est devenu premier vice-président de la région, il n'avait plus suffisamment de temps à consacrer aux affaires nautiques (pour lequel, il faut le dire, il était un bel expert). Donc, j'ai hérité de ce dossier d'extension du port de plaisance. N'étant pas moi-même un « voileux », ça me permet aussi d'avoir un autre regard.

M.D. Que pensez-vous de la liste d'attente du port des Minimes ?

J.D. Il y a une liste d'attente récurrente qui se confirme d'année en année. Elle est aujourd'hui de 1 200 à 1 300 places. Donc, cela fait un moment que l'on s'interroge sur l'agrandissement de ce port de plaisance ou sur des solutions alternatives du style un port à sec ou encore un autre port. On a beaucoup parlé du port d'Aytré. On a beaucoup parlé aussi de reconvertir le port de pêche en port de plaisance. Chacun avait son point de vue. Les choses n'étaient pas si simples... Cela dit, une petite anecdote pour démarrer : nous avons réalisé une superbe maquette du projet d'extension. Lorsque nous l'avons présentée à l'hôtel de ville, un vieux monsieur s'est approché timidement de notre ingénieur chargé de l'extension, Sandrine Voyard et il lui a dit : « C'est très étonnant. Mais pourquoi ? lui dit-elle. Parce que j'ai fait partie de ceux qui ont travaillé sur les premières pierres du tout premier port et à l'époque, dans nos parisiens les plus fous, notre trait de crayon allait jusqu'à ce que vous faites aujourd'hui. » Donc, force est de constater que ce n'est pas d'aujourd'hui que cette idée d'utilisation optimum de ce recoin, qui paraît très naturelle, est née. Michel Crépeau en parlait déjà. Il disait qu'un jour ou l'autre, notre port serait trop petit. Il voyait bien le développement, la confirmation de la plaisance à La Rochelle. Par contre, le projet d'agrandir est en place depuis ce dernier mandat, depuis 6 ans.

M.D. Le port des Minimes est le plus grand port de la façade atlantique. Est-ce que vous pensez que les autres ports « atlantiques » vont aussi s'agrandir pour répondre à la demande ?

J.D. Il est clair qu'il y a une grande réflexion de toute la façade atlantique sur la gestion des ports, sur la nécessité d'accroître la capacité d'accueil de chaque port et chacun s'y emploie mais aussi sur la nécessité de trouver des solutions alternatives telles que les ports à sec. Cela dit, il est clair que chaque port a ses particularités, voire ses particularismes. Finalement, ici, c'est un trait de crayon tout à fait simple. Ailleurs, c'est un peu plus complexe que cela. Ça va signifier carrément de creuser quelque chose et ce sera beaucoup moins simple. Ou alors, la situation géographique sera beaucoup moins attractive pour le plaisancier. Par exemple, bizarrement, Port Médoc ne se remplit pas.

Donc, le point de vue du plaisancier n'est jamais à négliger. Si j'en crois les sondages que nous faisons auprès de ceux-ci, les personnes qui sont sur liste d'attente le sont pour deux choses : ils veulent une place à flot et une place à La Rochelle, pas ailleurs. Les gens choisissent La Rochelle pour le plan d'eau mais aussi parce que le port est en centre-ville. Aujourd'hui, Paris-La Rochelle, ça reste faisable. Et ensuite, ils n'ont plus qu'à prendre la navette ou le passeur pour arriver au port qui est en centre-ville. Donc, le plaisancier a son idée de l'endroit où il veut être. Et puis dans l'association des ports de plaisance, la réflexion gouvernementale est d'optimiser chaque port avant d'en créer des nouveaux pour éviter le mitage du territoire, sans quoi ça pourrait devenir affreux. Aujourd'hui, la préoccupation de la conservation du littoral, la fameuse Loi Littoral, est quand même quelque chose de réel. Nul n'a envie de voir son littoral dégradé. C'est pourquoi des projets type marina, type création d'hôtel qui sont du bétonnage divers sur le port de plaisance, sont certainement très attractifs économiquement pour ceux qui les porteraient, mais dégradants en terme d'image du bord de mer. Le phénomène de port à sec est différent : nos côtes atlantiques s'y prêtent moins bien à cause notamment de la hauteur de marnage. Donc, pour que ça fonctionne bien, il faudrait un espace suffisamment grand, une proximité de l'eau intéressante et une facilité de mise à l'eau. Or, au niveau de la Baie de La Rochelle, les conditions ne sont pas vraiment requises. On a un petit port à sec à Port-Neuf qui fonctionne. On a eu un mal fou à remplir les 80 places de ce port à sec. C'est une solution qui fonctionne beaucoup plus facilement en Méditerranée.

M.D. Vous pensez vraiment que ce système peut se mettre en place à La Rochelle ?

J.D. Oui. Si vous me trouvez le terrain et un lieu facile de mise à l'eau...

M.D. Vous nous disiez justement que le plaisancier souhaitait avoir une place à flot. Le plaisancier veut que son bateau soit à l'eau, même si l'entretien lui coûte cher. Est-ce que vous pensez qu'il peut y avoir un changement de mentalité de ce côté-là ?

J.D. D'abord, pour être objectif, je pense qu'il faut dire qu'il y a plusieurs types de plaisanciers. Il y a le plaisancier qui a largement les moyens de l'être, pour qui l'antifouling, c'est « peanuts ». Donc, lui, va d'abord faire passer son confort en premier...Encore que c'est réducteur car on peut avoir dans ces gens-là, des gens respectueux de ce que l'on appelle le développement durable. Il ne s'agit pas d'accuser ou d'opposer les uns aux autres. Ensuite, vous avez des plaisanciers qui y arrivent à peu près, qui joignent à peu près les deux bouts, pour qui effectivement le coût d'une peinture, ça peut valoir le coup. Vous avez aussi les plaisanciers qui sortent peu et les plaisanciers qui sortent souvent. Et puis, il y a quand même une chose qu'il faut savoir, c'est qu'une prestation de port à sec est aussi et peut-être plus chère qu'une prestation de port à flot. Je suis plaisancier : que je mette mon bateau à sec dans un port à sec ou à dans un port à flot, ça va me coûter la même chose. Une précision : un port à sec n'est pas une ère de stockage à terre car je peux le faire en plein milieu de la forêt de Benon si je me sers de mon bateau une fois par an et du moment qu'il est gardienné. Mais si je veux trouver une solution alternative au port à flot, il faut que quand j'arrive, mon bateau soit à flot, prêt à partir. Donc, finalement, si j'ai la possibilité de le mettre à flot, je le mettrai plutôt à flot. Maintenant, est-ce que les mentalités vont changer ? Oui, j'en suis certain parce que nos ports se remplissant, on ne pourra pas faire autrement...Un jour ou l'autre, celui-ci sera plein. Il n'ira pas au-delà, c'est impossible. Là, c'est le dernier coup de crayon.

M.D. Donc, pour vous, il ne peut pas y avoir une nouvelle extension du port ?

J.D. Ce n'est pas possible. On ne voit pas comment, avec les bureaux d'études avec lesquels on a fait le tour de la question, on pourrait le faire sans dénaturer, alors que l'article 1,

c'était de ne pas dénaturer. Donc, pour ceux qui voudront une place, il faudra qu'ils remplissent Port-Médoc, Marans, Rochefort. Pour certains, ça les intéresse alors que pour d'autres, ça ne les intéresse pas du tout. Je discutais encore hier avec quelqu'un qui me disait que son bateau était à Marans, mais que s'il avait trois sous de plus, il préférerait qu'il soit à La Rochelle. Il y a des choix aussi économiques. Donc, je pense que les solutions de port à sec sont des bonnes alternatives, mais ce sont des complémentarités pour l'instant. De la même manière qu'il y a le covoiturage, le tri des déchets, le vélo en ville...Regardez le nombre d'années qu'il a fallu. Aujourd'hui, ça paraît naturel mais en fait il a fallu des années. Je pense que le « voilier partagé » comme la voiture partagée, ça se fera certainement de plus en plus. Je connais quelques adeptes du voilier partagé qui font partie de la première catégorie que je citais tout à l'heure, c'est-à-dire de ceux qui ont les moyens de s'en offrir un. Mais, ils font aussi partie de ceux qui savent ce que représente l'argent et ils n'ont pas envie de le gaspiller. Donc, ils trouvent un voilier à plusieurs. Il en va de même pour les camping-cars.

M.D. Vous ne pensez pas que c'est un peu une utopie ? Là, on parle de la société en générale, d'un changement de mentalité au niveau de la société. Ce n'est pas un peu remettre en cause l'instinct de propriété de l'être humain qui justement se densifie de plus en plus...on parle de pouvoir d'achat... ? S'acheter un bateau de plaisance, c'est un peu aussi montrer qu'on est riche, non ?

J.D. Est-ce que le bateau est l'engin phallique des années 2000 ? Peut-être. Peut-être que c'est un double signe : de richesse, certes, pour d'autres c'est un signe de tempérament : ça va représenter le symbole d'une liberté, d'un côté rebelle, d'un pari, d'un défi...Aujourd'hui, on voit apparaître des associations qui prônent le bateau partagé : on va naviguer ensemble, on prend du plaisir ensemble. Je pense que la mentalité va évoluer. Par contre, la question que vous me posez au niveau politique : est-ce que le français d'aujourd'hui, en 2007, est en train d'estomper son besoin de propriété à tout prix ? Ou bien au contraire, est-ce qu'il est en train de l'exacerber ? J'ai presque envie de vous retourner la question et de vous dire : Et votre point de vue ? Parce que j'observe bien en effet que l'accession à la propriété, ça a même été un thème de campagne de M. Sarkozy : « je veux que tous les français soient propriétaires », indépendamment de savoir s'ils en ont les moyens ou pas : « Soyez propriétaires, ou rêvez de l'être ou soyez en rogne de ne pas l'être ». Est-ce que c'est juste ? Est-ce que ça ne l'est pas ? Est-ce qu'une location raisonnable ne ferait pas le même effet ? Est-ce qu'on n'arriverait pas vers du logement partagé ? Certains vont préférer un appartement, d'autres une maison. On va donc consommer du territoire. Je crois que la véritable question, c'est la consommation du territoire. Jusqu'où consommer du territoire et à quel endroit le consommer ? Quand on fait un tour en avion, on s'aperçoit qu'on a encore d'immenses terres agricoles, dont beaucoup sont en jachère organisée. Plus vous étendez une ville, plus vous élargissez son centre, plus vous multipliez les problèmes de circulation de véhicules mais aussi d'opinion des gens. Le petit bureau de tabac du coin, c'est fini. Alors, la mentalité des gens par rapport à la plaisance, je crois qu'elle n'est pas en train de changer dans ce sens-là. Je crois par contre que le nombre d'accédants à la plaisance est en train d'augmenter : c'est-à-dire que vos enfants, les miens, même en n'étant pas fortunés, vont accéder à la plaisance pour deux raisons : à La Rochelle, chaque enfant pratique au minimum une semaine d'école de voile gratuite pendant le temps scolaire. Ensuite, il y a beaucoup d'associations qui fonctionnent et qui sont efficaces. Donc, on a de plus en plus de jeunes qui ont goûté à la voile et qui se disent que la voile, c'est sympa et que ce n'est pas fait que pour les autres. Et donc, tout naturellement, ils vont

s'acheter un bateau. Alors au début un petit : on peut s'acheter un engin qui flotte pour pas plus cher qu'une voiture d'occasion et même un assez bel engin pour pas plus cher qu'un camping-car. On pensera de quelqu'un qui s'achète un bateau qu'il est riche. Or, on dira plutôt de celui qui s'achète un camping-car, qu'il est vieux. Mais, la mentalité des plaisanciers évolue. Si on leur propose un port à sec efficace, c'est-à-dire proche du centre ville, avec une facilité de mise à l'eau, pas plus cher, sinon moins cher, il n'y a aucune raison qu'ils n'adhèrent pas.

M.D. Et où est-ce qu'il pourrait être ce port à sec ?

J.D. Peut-être que si un jour, dans des années, il n'y a plus de pêche à La Rochelle, cela pourrait se faire autour du port de pêche mais peut-être aussi dans les alentours d'Aytré. Pourquoi pas ? Nous sommes en pleine Loi « littoral », il n'est pas du tout certain que nous puissions construire. Moi, je reste volontairement « Rochelo-rochelais » mais peut-être qu'on a une solution près de Fouras ou ailleurs, va savoir...

M.D. Selon vous, l'ère du « bateau-confort », avec micro-ondes, eau chaude...est terminée ?

J.D. Non, le bateau-confort restera toujours présent. A partir du moment où l'on part plus d'une journée, on veut bien camper mais si on campe de façon un peu plus confortable, c'est toujours mieux. Prenons l'exemple de la randonnée en montagne : on veut bien coucher à la belle étoile. Cela dit, si on tombe sur un gîte, on apprécie. Et s'il y a autre chose, on ne sera pas contre...Sauf pour certains qui aiment vivre à la belle étoile et ne pas se laver les dents...Ça doit rester quand même l'affaire d'une stricte minorité. Et le rôle du politique, c'est quand même de s'occuper certes de tous, mais quand même d'avoir le souci du plus grand nombre.

M.D. Alors, d'après ce que vous nous avez dit, l'extension du port des Minimes sera la première et la dernière ?

J.D. Au moment où je vous dis cela, je vous le dis ici et maintenant avec la conviction et l'objectivité qui est celle de l'ensemble de la Municipalité aujourd'hui. On ne peut pas savoir si demain quelqu'un ne va pas trouver génial d'englober la plage au projet, ce qui permettrait d'étendre encore le port et de créer un plage derrière qui serait plus calme ou autre chose. Cela m'étonnerait mais exposé comme c'est, on ne sait jamais...

M.D. Et que pensez-vous du projet de M. Madier qui souhaiterait fermer la baie de La Rochelle ?

J.D. C'est vécu comme une utopie pure et dure. Techniquement, c'est certainement possible. Moi, je suis de ceux qui ont la croyance du petit vis-à-vis du Père Noël mais vis-à-vis de la technologie : je crois toujours que c'est possible. Je m'aperçois que l'Homme, depuis ses origines, a déployé des trésors d'inventivité pour finalement trouver des solutions. Je rappelle que le projet d'extension du port de plaisance n'a été décidé qu'après de longues palabres et qu'à la condition expresse de dénaturer le moins possible notre baie. Là, déjà, toute transformation dénature. Quand on nous dit : « vous ne trouvez pas que le nouveau bassin va dénaturer le site ? » Nous répondons : « Oui, bien sûr puisque ce ne sera pas comme avant, mais ça dénature le moins possible ». Imaginez si l'on fermait tout, ça rappellerait de bons souvenirs à Richelieu...Mais, il est vrai que faire une digue traversante est une belle idée parce que redonner 360° à La Rochelle, c'est bien. Mais, que fait-on de toutes ces voitures qu'on injecte aux Minimes ? On les fait sortir où ? Il faudrait poursuivre par un tunnel ou je ne sais quoi...Ce seraient des travaux pharaoniques. Mais peut-être que nos descendants emploieront cette solution pour se sortir de cette asphyxie...

M.D. Et que pensez-vous de la place du port de plaisance au sein de la ville ? Pensez-vous qu'il s'intègre à la ville ou qu'au contraire il est excentré ?

J.D. Non, non. Il suffit d'écouter les gens qui viennent nous voir car finalement, à mettre les mêmes chaussures tous les matins, on ne voit plus qu'elles sont éculées. On ne se rend pas compte à quel point notre port est un port de centre-ville. C'est ce qui est frappant. Lorsque le bureau d'études BCEOM a été désigné et que ses membres sont venus à La Rochelle (ils sont de Nantes, Paris...), la première chose qu'ils nous ont dite et c'était presque un postulat : « Vous avez un port de plaisance en centre-ville ». Ce qui lui donne des avantages mais aussi des inconvénients tels que la circulation et les parkings qu'il faut gérer. Et puis, il y a un gros avantage : je peux laisser ma voiture et y aller à pied à condition qu'il y ait des navettes organisées. Donc, oui, le port aujourd'hui est un port de centre-ville. J'en veux également pour preuve la détermination (et je pèse mon mot) de nos concitoyens pour nous réclamer la continuité de la promenade entre le bassin des Chalutiers au Gabut et le bout de l'extension que l'on envisage. Au début, nous ne pensions pas faire de passerelle pour rejoindre la digue, pour une question de courants. La première des préoccupations des Rochelais, ça a été de savoir s'il y aurait une passerelle car c'est leur port, leur promenade du centre-ville. Je dirais exactement la même chose de la plage de la Concurrence. Cette plage est toute petite, elle n'est pas terrible, les bâtiments sont vieux... Pourquoi s'embêter à la garder ? On pourrait y mettre une belle esplanade. Il y a déjà un restaurant célèbre... Sauf que cette plage appartient à l'histoire rochelaise. Elle est au cœur de la ville. Elle n'offre pas du tout les mêmes avantages qu'une plage de Vendée ou même que celle des Minimes ou de Chef-de Baie. Je fais partie, et monsieur le maire encore plus, de ceux qui pensent que vider le cœur de ville au profit de magasins ou simplement pour la circulation serait quand même triste. Il faut éviter d'aller tout mettre à l'extérieur. On a la chance d'avoir un port de plaisance en centre-ville. Et ce qui fait l'attrait de La Rochelle, ce sont ses ports.

M.D. Mais beaucoup de personnes pensent que quand on n'est pas plaisancier, quand on n'est pas universitaire, quand on n'habite pas aux Minimes, on ne va pas aux Minimes. Qu'en pensez-vous ? Maintenant qu'il n'y a plus l'aquarium, il n'y a plus vraiment d'attrait autre que le port en lui-même..., non ? Est-ce que vous pensez qu'aménager un parc de loisirs aux Minimes ou d'autres aménagements qui ne sont pas portuaires, aurait pu faire en sorte que le Rochelais s'approprie plus le quartier ?

J.D. Combien de gens des Minimes vont à Mireuil et connaissent Mireuil ? Combien de gens du centre-ville vont à Villeneuve-les-salines et connaissent Villeneuve-les-salines ? Je pense qu'il y a à Villeneuve-les-salines l'une des plus belles promenades à pied de la région autour des lacs, dans les marais. Si j'interroge sept ou huit personnes autour de nous, je suis sûr qu'il n'y en a peut-être qu'un qui connaît cette promenade. Je dirais la même chose pour Mireuil et La Pallice. Dans votre question, vous mettez en opposition Les Minimes et le reste de la planète. C'est la question des riches et des pauvres : les pauvres « couillons » de La Pallice qui sont dockers et les riches des Minimes qui sont propriétaires, ou les étudiants malfaisants, bruyants, buveurs... qui seraient dans ce coin où il ne faut pas aller, comme si c'était une zone de non-droit, et le reste de la planète. Si je pose les questions en opposition, alors oui je vais opposer les quartiers. La responsabilité d'une ville, c'est de rendre chaque quartier attractif et de faciliter la circulation inter-quartiers. En quoi et comment est-il facile d'aller à et pourquoi ? Imaginez que certains gamins de Mireuil n'ont jamais mis les pieds en centre-ville. On s'en aperçoit grâce à des enquêtes dans les écoles en début d'année. Ceux de Villeneuve disent : « on va à La Rochelle » car pour eux, ils ne sont pas de La Rochelle. Ils se considèrent de Villeneuve. Pourquoi ? Parce que chez eux, ils ont tout ce qu'il faut pour faire les courses, pour jouer, pour vivre. L'objectif de l'équipe municipale, c'est de faire en sorte que les

cultures se rencontrent. Le Grand Pavois existe sur Les Minimes. Si nous mettons un parc d'attraction, genre Super Palmilud au c?ur de la base nautique aux Minimes, on tue automatiquement les manifestations nautiques. De fait, on tue le grand pavois. On l'envoie à Bordeaux ou ailleurs. Ça a déjà failli arriver...Je ne suis pas certain que ce soit ce que l'on veuille. Par contre, quand le grand pavois est là, il faut absolument que ce soit une manifestation dont chaque Rochelais soit fier. Une des solutions qui a été envisagée et qui fonctionne de mieux en mieux, c'est que le mercredi soit la journée des gens de l'agglomération. Je vais dans ma mairie et je prends des billets gratuits. On s'aperçoit qu'il y en a de plus en plus qui viennent... Maintenant, parlons de la promenade du parc des pères. Aujourd'hui, les gens font de plus en plus de marche à pied. La Rochelle a une particularité : ses parcs en centre-ville. Ceux qui courent et ceux qui marchent adorent se promener aux Minimes. Pourquoi aujourd'hui, il y a de plus en plus de gens qui vont sur Port-Neuf et Chef-de-Baie ? Depuis la malheureuse tempête de 99, on a dû refaire tous les bords qui sont magnifiques aujourd'hui. Maintenant, il y a une promenade extraordinaire qui part de la plage de la Concurrence jusqu'à Chef-de-baie. De la même manière, il y a beaucoup de gens qui font la promenade du Conseil Général jusqu'aux Minimes. Aujourd'hui, les perrés sont en train d'être refaits, c'est-à-dire que l'on pourra aller à pied du Gabut jusqu'au Pôle France. Il est important aussi de dire qu'il y a beaucoup de gens et de jeunes qui pratiquent la voile légère au niveau de la cale associative (au niveau de l'école de voile). C'est pourquoi, il est nécessaire qu'il y ait toujours une vie associative à cet endroit-là. La tentation serait belle de dire : « tout ce qui est apprentissage, on le fout ailleurs ». Où, ailleurs ? On ne le sait pas...

M.D. On m'a parlé de Port-Neuf...

J.D. Oui, Port-Neuf va s'agrandir, certes. Mais on ne va pas tout jeter d'un côté et rendre vide le reste parce qu'après, on n'aura plus d'intérêt à y aller...

M.D. Votre idée, si j'ai bien compris, c'est que toutes les catégories sociales soient présentes dans le port, du riche au pauvre ?

J.D. Bien sûr, absolument. Le rôle de la ville, c'est d'être présent au conseil d'administration de la régie du port. Nous n'avons pas un port privé. Nous avons un port en régie municipale.

M.D. Alors, le port des Minimes ne pourrait pas devenir une sorte de marina, qui pourrait être réservée à une élite ?

J.D. Non. Tant que l'électeur fait confiance à notre équipe municipale que je représente sur ce dossier, chaque conseil d'administration où nous fixons le prix des places fait l'objet d'un débat mais nous tirons toujours les prix vers le bas et le raisonnable. La régie du port n'est pas là pour gagner de l'argent mais pour rendre le meilleur service au meilleur coût et au plus grand nombre. Par parenthèse, je fais observer que 70 % des gens qui paient leur place à la régie du port de La Rochelle, sont des Picto-Charentais. C'est énorme ! Ce qui veut bien dire que nous avons quand même un équipement structurant pour notre région. Ce n'est pas de la confiture pour les cochons de parisiens, comme on a pu l'entendre quelque fois. Ce n'est pas vrai. Il faut tordre le cou à cette idée-là.

M.D. Justement, en parlant d'argent...Au niveau économie locale, que pensez-vous de la place dorénavant importante qu'occupe le nautisme ?

J.D. Ce que je peux dire, c'est que lorsque la ville ou la communauté d'agglomération ont missionné un bureau d'études pour faire le point sur l'attractivité économique de notre agglomération, à chaque fois, c'est le cas des deux dernières études, il faut ne jamais oublier de renforcer les points forts. Ça, chaque sportif le sait. Je vais mettre des années et des années pour faire bouger un tout petit peu quelque chose que je ne

connaissais pas. Par contre, je peux en quelques semaines, améliorer considérablement quelque chose pour lequel j'étais déjà fort. Donc, après l'attractivité des deux tours, reste cette image du nautisme, synonyme de dynamisme. Renforcer, c'est clair que c'est une position forte de la Municipalité. N'y voir par contre qu'une association touristique serait une erreur. Le touriste vient à La Rochelle parce que ça bouge, ça vit. C'est un tout qui fait que c'est agréable. Il ne vient pas pour voir une compétition nautique. Le championnat du monde de Tornados n'a intéressé personne sauf les revues spécialisées et évidemment le microcosme de la voile. Quand on parlait de la Volvo ou des Jeux Olympiques, c'était différent. Cette année, La Rochelle va être le village-départ de la Solitaire du Figaro. Pendant huit jours, les bateaux vont dans le bassin des chalutiers, au centre-ville encore. Alors, quand je flâne avec ma famille, je vois les tantes, le village, j'entends le bruit, la musique. Tout naturellement, je suis attiré et je vais y faire un tour. On y vend des jumelles, des cochonneries mais aussi des vêtements marins... Tout cela est beau, c'est agréable. Et quand je rentrerai chez moi si je viens d'Auxerre par exemple, cela contribuera à ce que je dise : « C'est agréable La Rochelle, il y a un port animé ». Ça donne une image. Mais, ce n'est pas que le tourisme. C'est quand même tout ce qui va autour...

M.D. L'emploi ?

J.D. C'est l'industrie, l'emploi...

M.D. J'ai entendu dire que pour 10 places créées, un emploi serait créé...

J.D. C'est à peu près ça. Là encore, est-ce que la technologie va remplacer l'homme par la machine ? Enfin, la chose paraît claire et réelle. La responsabilité va donc au politique de ne pas perdre les terrains qui sont affectés au nautisme dans le cadre du port, car je le rappelle : le port est bien en centre-ville. Aujourd'hui, le PDG d'une entreprise qui prend sa retraite, a deux possibilités : soit il revend ses locaux pour 1 euro à quelqu'un qui souhaite recréer une activité nautique soit on va lui faire plusieurs propositions immobilières qui sont de l'ordre de 2, 3 voire 5 euros. Tout homme ou toute femme normalement constitué va s'interroger, quand même. S'il a la possibilité de le faire, il le fera. Dans ce domaine-là, je ne crois pas du tout en la nature humaine. Il n'y a qu'à voir en centre-ville les marchands de légumes, les boulangeries, les boucheries qui se sont vendus hors de prix pour devenir des magasins franchisés. Et pourtant, les artisans qui étaient là depuis des années auraient rêvé que leur activité se poursuive mais on leur en a proposé bien plus et ils ont vendu. Donc, si nous ne voulons pas que notre plateau nautique se vide, il est important que nous maîtrisions les terrains et c'est ce que nous avons décidé de faire. C'est le slogan de M. le maire : « chaque centimètre carré nautique doit rester nautique ».

M.D. Pour éviter une invasion immobilière ?

J.D. Bien sûr. Il s'agit qu'il puisse toujours y avoir des shipchangers et des ateliers de réparation car il y a au moins deux types d'activités liés au nautisme : les activités dites de maintenance et de réparation des bateaux qui doivent être le plus près possible du port, en contact le plus direct avec le plaisancier. Et puis, il y a une autre activité telle que les grandes industries, par exemple Fontaine-Pajot qui est à Aigrefeuille. Bien sûr, il préférerait être au bord de l'eau à La Rochelle mais il a besoin d'un espace tel, comme Bénéteau, que ce n'est pas un souci qu'il soit à Périgny dans la zone des Quatre Chevaliers. Un constructeur de mâts est très bien à Périgny.

M.D. A combien peut-on estimer les emplois directs liés à la plaisance à La Rochelle ?

J.D. C'est à vérifier mais je crois que ça fait sensiblement le même nombre que le nombre d'anneaux au port : 3 600. Ça, c'est pour l'emploi direct et/ou induit. Ensuite, il y a un

autre phénomène qui est important. La région Poitou-Charentes a créé plus d'emplois qu'elle n'en a perdus, donc elle est bénéficiaire au niveau de la création d'emplois. Dans la région Poitou-Charentes, le département qui est le plus bénéficiaire, c'est la Charente-Maritime. Et dans la Charente-Maritime, c'est le bassin de La Rochelle qui est le plus bénéficiaire entre emplois perdus et emplois créés. Or, ces emplois ne se créent plus aujourd'hui dans la grosse industrie lourde. On ne fabrique plus des fonderies...

M.D. Maintenant, ce serait plus dans le service...

J.D. Dans le service et dans la PME. Dans ces nouveaux emplois créés, il y a beaucoup d'emplois de compétence. Il y a pas mal de cadres. Or, le cadre aime bien avoir dans son cadre de vie des choses qui l'intéressent. Et parmi eux, beaucoup aspirent à devenir ou sont déjà propriétaires de bateaux. Donc, l'attractivité rochelaise est notamment liée à la possibilité de faire du bateau à moindre coût. Donc, lorsque j'ai envie de créer ma PME ou que j'ai une offre d'emploi, je me dis : « je prends La Rochelle ». De la même manière que l'on dit qu'il y a des logements de première couronne et de deuxième couronne, je pense que l'on peut parler d'emploi-centre de première couronne et d'emplois de deuxième couronne. Une région non-attractive, on le voit avec les médecins, est une région qui ne se crée pas, sauf si quelqu'un décide d'y créer une industrie lourde. Donc, même un golf, c'est très important. L'attractivité en terme seulement touristique, ça ne suffit plus parce que des sites touristiques intéressants, il y en a partout : des paléo..., des grands...qui sont par parenthèses presque tous déficitaires. Donc, créer un grand parc en plus et mettre les forces vives dehors pour mettre à la place quelque chose où viennent s'amuser certains et créer un déséquilibre ou un déficit ? Ce n'est pas vraiment le choix de la maison.

M.D. Que pensez-vous de l'étude d'impact ?

J.D. Que du bien. Je trouve surtout qu'elle a été correctement menée, en tout cas avec grande sincérité. Ça, je peux en témoigner...

M.D. On n'en doute pas...

J.D. Il faut toujours se poser la question. Y aurait-il des segments que l'on aurait oubliés ? Le bureau d'études a-t-il été insouciant ici ou là ? La barre avait été mise très haute par M. le Maire...

M.D. Justement, j'ai relevé quelque chose dans l'étude d'impact. Il s'agit des simulations sur le modèle d'agitation. Mme Voyard m'a expliqué qu'il y avait eu des simulations effectuées avec des mesures prises lors de tempêtes cinquantenaires et centenaires pour voir si la construction de ce nouveau bassin ne comportait pas des risques. N'étant pas une spécialiste du sujet, j'ai demandé à un spécialiste de la houle, le directeur de l'institut du littoral et de l'environnement de m'expliquer ce schéma. Et un problème se poserait au niveau des mesures : la hauteur de houle est de 2,20 m. Là, il n'y a rien à dire. Par contre, au niveau de la période de houle, il s'agit d'une période de 6 secondes. Il m'a dit que cela correspondait à une houle de vent, qui est une houle courte générée là où la tempête souffle de faible puissance. Une « vraie » houle, c'est-à-dire une houle océanique, a une période de 12-13 secondes au moins. Donc, il y aurait un problème au niveau du Run-up, quand la vague s'écrase sur la plage ou sur la falaise ou comme ici sur la digue. Ça dépend de la hauteur de la houle mais aussi de sa période. Donc, si la période est plus grande, il y aura forcément plus de Run-up. Suite à ces explications, j'ai de nouveau consulté l'étude d'impact, et j'ai constaté que ce phénomène n'avait pas été pris en considération dans l'étude d'impact. Qu'en pensez-vous ?

J.D. Ça n'a été relevé par personne. Vous êtes la première à me dire cela, de façon si précise. Moi, je n'y connais rien, je suis incapable de vous dire si c'est exact ou inexact. Je

connais par contre le cadre parfaitement. Lors d'une représentation publique, il y a un ingénieur en retraite qui a remis en cause une formule mathématique qui aurait pu être utilisée pour la modélisation. Des combats de chef sur les formules mathématiques, il peut y en avoir toute la nuit. La modélisation qui a été utilisée est de type classique, qui par ailleurs a fait cours ailleurs. Il n'y a pas de raison de mettre en doute la sincérité de ceux qui ont fait ces recherches. Ils sont capables de citer quels sont les modèles qu'ils ont utilisés et pourquoi ils les ont utilisés. Si on avait fait des études uniquement en fonction d'une houle très faible qui aurait fait qu'on n'aurait rien montré...Le but du jeu n'est pas de construire une extension au cas où il y aurait une tempête, comme en 99. Alors, je ne vois pas ce que le directeur de l'Institut du Littoral veut dire par là...Est-ce que l'agrandissement que nous réalisons sera capable de résister à la tempête de 99 ? La réponse est clairement oui. Ça a été prouvé techniquement X fois. Les modèles ont montré que sur une tempête comme celle de 99, la digue qui sera construite servira de brise-lame, si vous avez bien lu l'étude d'impact. Les Minimes n'auraient pas été inondés s'il y avait eu cette digue en 99. Alors, que ceux qui calculent partent de postulats faux, pourquoi pas. Mais, il y en a quand même beaucoup qui partent de postulat faux. Et puis, ce que je reprocherais à M. Chaumillon, c'est de ne pas l'avoir dit carrément à l'enquête publique.

M.D. Je lui ai présenté ce schéma la semaine dernière. Il m'a aussi dit, quand il m'a fait cette remarque, que le modèle mathématique avait l'air très complexe et vraiment intéressant. Il a juste trouvé dommage que la vraie houle océanique ne soit pas prise en compte...

J.D. Ecoutez, je me renseignerais parce que je n'ai pas entendu parler de ça. Autour de nous, il y a quand même un paquet de spécialistes de ces questions-là, marins et autres qui....

M.D. C'est juste une interrogation...

J.D. Non, mais pour ma curiosité personnelle, je suis quelqu'un d'assez précis et j'aime bien...

M.D. Sa remarque était juste que la simulation prend en compte une houle de vent et pas une houle océanique. Notre objectif n'est pas du tout de créer une polémique. Je lui ai juste demandé de m'éclairer par rapport à la période parce que je ne suis pas une scientifique, donc quand je vois le schéma, ça ne me dit rien...

J.D. Est-ce que l'étude sismique d'une région a été faite avant la construction d'une maison ? Je pense que oui. Ça dépend des régions dans le monde. Est-ce que pour autant la construction est capable de résister à des tremblements de terre ? Est-ce que nous créons une extension du port de plaisance pour être une barrière à un tsunami sur la ville de La Rochelle ? Je ne suis pas certain que ce soit cela le but du jeu.

M.D. En fait, ce qu'il m'expliquait, c'est qu'a priori, les houles océaniques sont plus fréquentes que des houles de vent qui se produisent tous les cinquante ou cent ans.

J.D. Et c'est plus méchant ?

M.D. Elles ont en moyenne une période deux fois plus élevée, 12 à 13 secondes.

J.D. Je suis surpris quand même. Je pense que Créocéan et compagnies sont des gens qui connaissent parfaitement le secteur. Et lui ? Je ne le connais pas.

M.D. C'est un spécialiste des vagues. Il est directeur de l'Institut du Littoral et de l'Environnement. Il n'émet aucune objection au projet. Il a juste relevé quelque chose qui lui paraissait étonnant.

J.D. D'ailleurs, il pourrait en émettre. Chacun est libre d'émettre des oppositions. Et qu'est-ce qu'elle en pensait Sandrine Voyard ?

M.D. Je n'ai vu M. Chaumillon qu'après mon entretien avec Mme Voyard. Donc, je ne lui ai pas demandé.

J.D. Le prénom de Chaumillon, c'est ?

M.D. Eric.

J.D. Où est-ce qu'il est basé ?

M.D. A la fac de sciences où il est enseignant.

J.D. Ça me surprend beaucoup...parce qu'il remet en cause le modèle.

M.D. Non, pas du tout.

J.D. Si, je suis en train d'essayer de comprendre.

M.D. Il ne remet rien du tout en cause. Il aurait juste aimé qu'une simulation soit faite par rapport aussi à la houle océanique, et non pas seulement des houles de tempêtes. Mais, il est vrai qu'en général, on remarque plus des houles de tempêtes que des houles océaniques. Il se trouve qu'elles peuvent être plus importantes.

J.D. Ça, je n'en sais rien. C'est un point de vue qu'il émet. Pour l'instant, je dis « menteur », ce qui ne veut pas dire qu'il ait tort, il a peut-être parfaitement raison. « Menteur » jusqu'à ce que ce soit démontré. Moi, je fais confiance au gens de l'art, toujours, surtout à partir du moment où ils travaillent à plusieurs et qu'ils opposent leurs points de vue. Le point de vue de M. Chaumillon n'a peut-être pas été pris en compte... Et c'est dommage qu'il ne l'ait pas fait valoir parce que ça aurait enrichi le débat à un moment donné. L'enrichir à la fin me gêne un peu.

M.D. Ça, c'est de ma faute. Je lui ai demandé son avis la semaine dernière : l'enquête publique était finie.

J.D. Vous n'avez rien avoir là-dedans. La question n'est pas là. Quand on fait une étude et on le fait pour le rejet des boues, des choses comme ça, il y a une modélisation (je vous explique alors que je n'y connais rien techniquement) : on utilise une espèce de logiciel qui est construit en fonction de choses qui sont à observer classiquement. Alors, si classiquement, le parti pris a été celui-là, la modélisation permet de faire cette étude. Si le parti pris est faux, évidemment l'étude ne va être qu'approximative. Peut-être que ça a été fait par ailleurs...

M.D. Dernière question : pour vous, la création du port des Minimes a été bénéfique pour la ville de La Rochelle ?

J.D. Bien sûr que oui. C'est inestimable. Ce n'est pas une manne financière comme d'aucun pourrait le penser. L'objectif n'est pas d'engranger l'argent du plaisancier. L'objectif, c'est de faire en sorte que le plaisancier soit le mieux accueilli, le mieux logé possible. Le port concourt à la notoriété y compris économique de La Rochelle. Le port des Minimes, c'est génial.

M.D. Avec l'extension, j'ai entendu dire que ça allait peut-être devenir l'un des plus grands ports de plaisance, peut-être même avant celui de Los Angeles...

J.D. Oui. En tout cas, ça risque d'être l'un des plus grands ports d'Europe. Maintenant, qu'est-ce que ça apporte de dire : « je suis le plus grand, je suis le plus beau... ».

M.D. Ce n'est pas votre objectif ?

J.D. Aucunement. Nous avons la chance d'avoir un site qui permet d'avoir un nombre d'anneaux importants. De là à dire que ça nous permet d'être le premier quelque part... Michel Crépeau avait l'habitude de dire quand on venait lui présenter des projets dans des fameuses présentations (M. Dillenbourg imite l'ancien maire) : « Putain ! Mais si j'avais seulement un centime par photo prise de mes tours...et tu veux venir faire briller mes tours ? Mais c'est moi qui devrais te réclamer du pognon de venir chez moi ! ». L'attractivité naturelle est déjà énorme.

M.D. Sous le mandat de M. Salardaine, le port des Minimes devait être une marina qui aurait été réservée à une élite. Quand Michel Crépeau est arrivé à la mairie de La Rochelle, son objectif a été d'essayer d'intégrer le port à la ville. Pour vous, le pari de Michel Crépeau est gagné ?

J.D. Oui, pour moi, il est gagné. De la même manière que Michel Crépeau a arrêté le massacre de Villeneuve-les-Salines. C'est d'autant plus gagné aux Minimes avec la préservation des sites (ZNIEFF etc...) qui fait qu'aujourd'hui, on est de plus en plus relié. C'est un espace qui devient même beau. On est en centre-ville. Si on avait fait une forte zone d'attractivité sur Les Minimes, c'est clair qu'on aurait peut-être quelques yachts. Mais le bassin des Chalutiers, qu'on a voulu appeler « bassin des Grands Yachts » à un moment donné, n'est pas fait pour les grands yachts. On va les retrouver à Bonifacio ou ailleurs mais pas à La Rochelle. On peut avoir de grandes unités qui viennent mais pas pour les mêmes raisons. Je crois qu'il ne faut pas confondre les deux. Si tout ce territoire était mité par des hôtels et autres, ce serait drôlement orphelin. A l'époque, l'espace réservé à la voile légère à côté de l'école de voile, on le trouvait gigantesque. Aujourd'hui, c'est tout petit. On a de plus en plus de gens qui veulent faire de la voile légère. C'est pour cela qu'on est en train de faire un projet d'études sur Port Neuf. Est-ce qu'on peut augmenter la capacité de stockage à terre et de temps de mise à l'eau ? Parce que le gros handicap de Port Neuf, c'est le temps de mise à l'eau et puis le manque de protection. Si on résout cette équation, il y a un bureau d'études qui va se pencher sur cette question très prochainement, c'est clair qu'on peut peut-être avoir une base importante pour la voile légère.

M.D. Donc, votre objectif, c'est une place pour tous les plaisanciers, de toutes les catégories sociales ?

J.D. Tout à fait, jusqu'à ce qu'on ne puisse plus les accueillir. Après, il sera de la responsabilité des autres de s'en enquérir : du département, d'autres ports. La Rochelle aura fait, elle, ce qu'elle avait à faire. Je le dis souvent : de l'initiation zéro, c'est-à-dire de la première journée de voile scolaire à l'école primaire, jusqu'au champion olympique, on a tout sur place. Donc, il est bien normal que l'on se préoccupe de tous, qu'il soit régatier, strictement plaisancier ou en préparation olympique.

M.D. Donc le monde de la voile...enfin le monde de la plaisance car il ne faut pas oublier les bateaux à moteur, même s'ils sont moins nombreux à La Rochelle qu'ailleurs... Ils progressent moins vite à La Rochelle qu'ailleurs car la place y est largement prise par la voile.

M.D. Donc, pour vous, la voile et le port font partie de La Rochelle, de la vie des Rochelais...

J.D. Incroyablement. C'est un vrai paradoxe. J'ai pu mesurer pendant l'enquête publique qu'on a menée puisque nous l'avons présentée dans les quartiers, à quel point, le Rochelais est ignorant de sa voile. Il ne sait pas forcément comment s'appelle telle ou telle partie du bateau. Il est un peu terrien. Il est un peu au cul des vaches par rapport à la voile. Et en même temps il est terriblement attaché à son port des Minimes. C'est pourquoi quand on me dit que le port n'appartient pas à la culture de La Rochelle, moi je dis que c'est faux. J'ai mesuré et vu le contraire. Par contre, demeure encore cette idée d'opposition qu'il ne faut pas renforcer : « la voile, c'est pour les riches et nous, on est des pauvres couillons ». Notre rôle de politique, c'est de tout faire pour ne pas la renforcer. « Juste en face de nous, quand je suis de Mireuil ou de Port-Neuf, je vois tous ces richards qui s'en foutent plein les fouilles, et nous, on n'a pas un rond ».

M.D. C'est une caricature...

J.D. Oui. Il y a un autre effet qui vient maintenant estomper cette vision, c'est l'université. Il y a quand même 10 000 étudiants sur La Rochelle. Et dans ces 10 000, la quasi-totalité sont de la région, presque tous du département et beaucoup de La Rochelle. Donc, l'idée de dire que les Rochelais pourraient accéder à cette université s'avéra vraie.

M.D. Pour vous, c'est pareil pour le port de plaisance ?

J.D. Voilà. Et si mon petit-fils habitait à La Pallice, il irait à l'université de La Rochelle, aux Minimes. Donc, s'il allait aux Minimes, il connaîtrait Les Minimes. Je pense que demain, il y aura plus de Rochelais qui feront le chemin pour aller aux Minimes qu'il n'y en avait hier.

M.D. Donc, pour vous, c'est aux Rochelais de « s'ouvrir » au quartier des Minimes plutôt qu'au quartier du port d'essayer de se rapprocher des Rochelais ? Il doit y avoir un changement de mentalité, selon vous ?

J.D. C'est un ensemble. C'est comme dans les meilleurs flirts, il faut que les deux fassent un bout de chemin avant de se rencontrer et de marcher ensemble.

M.D. Avant la construction du port, les habitants des Minimes et de La Ville-en-bois étaient considérés comme des marginaux et étaient exclus...

J.D. C'est fini, ça.

M.D. Il y a toujours des Rochelais pour qui La Rochelle s'arrête au pont du Gabut...

J.D. Il y en a qui refusent que Laleu soit un quartier de La Rochelle et qui continuent à mettre sur le courrier postal : Laleu, 17000 La Rochelle. Villeneuve-les-salines est un exemple frappant. A une époque, j'entraînais des gamins au handball et l'entraînement avait lieu au gymnase de Mireuil. Et puis, ce gymnase est entré en réparation et j'ai acheté des tickets de bus pour que les gamins aillent au gymnase des parcs : ils n'ont jamais voulu aller en ville. Je les montais dans ma bagnole pour les emmener. L'inter-quartier est quand même étonnant. D'un autre côté, lors des dimanches en famille, on se dit : « Tiens, si on allait faire un tour aux Minimes ? ». Ça se fait de plus en plus. Et une liaison maritime Port-Neuf / Les Minimes serait intéressante. Mais elle est moins simple à mettre en place qu'il n'y paraît parce qu'il y a des problèmes d'acostements, de marée, et justement de houle. Et pour qu'elle soit rentable, il faudrait qu'elle tourne tout le temps. Mais, ça ferait partie d'un désenclavement. Ça, c'est indiscutable. Le parking des Chalutiers qui va sortir de terre d'ici deux ans, ce n'est pas rien, et la médiathèque Michel Crépeau. On sera de plus en plus proches des Minimes. On a maintenant toutes les bonnes raisons de passer cette foutue passerelle. Je discutais l'autre jour avec le propriétaire du bowling : si la surface lui permettait de s'agrandir, il le ferait. C'est donc bien que les Rochelais y vont.

M.D. Le cinéma aussi...

J.D. Oui. On voit bien qu'aujourd'hui petit à petit, le passage du Gabut aux Minimes est en train de se résoudre. Il a fallu du temps parce que passé le coin du bassin, ce n'était plus La Rochelle, c'était l'extérieur.

M.D. Et concernant l'aquarium ?

J.D. C'est vrai que le déménagement de l'aquarium au centre-ville était vital. Aux Minimes, il ne fonctionnait plus. Il faut savoir que la quantité de gens qui viennent à pied depuis la gare est très importante. Le Conseil Général a été installé aux Minimes. Suite à la décision de Michel Crépeau, beaucoup ont hurlé à l'époque qu'on ne prêtait qu'aux riches, que le président du Conseil Général allait avoir son bureau avec vue sur la mer...Mais, symboliquement, ça voulait dire que Les Minimes étaient reliés à la ville. On peut parler de la Porte Océane qui peut-être a quand même été un peu ratée... Mais, il y a le rond-point de l'Europe, du logement heureusement et puis l'université, dont le parti pris a été

de ne pas faire un campus. On veut que l'étudiant, s'il veut faire du foot, aille dans le quartier de...de manière à ce que l'ensemble de la ville fasse un tissu qui s'interpénètre.

M.D. Donc, le pari de Michel Crépeau de faire des Minimes, non pas une marina, non pas un campus, mais un quartier à part entière de la ville, est selon vous gagné ?

J.D. Oui. En tout cas, pour moi. Il y a quelque chose de particulier dans un port de plaisance : on dit souvent : « Il y en a qui ne sortent pas tous les jours sur leurs bateaux ». C'est clair que non. Ça demande un peu de préparation. Par contre, un port, c'est un endroit qui vit énormément, pas seulement parce qu'il y en a qui couchent à bord de leur bateau (c'est la stricte minorité), mais parce qu'on va voir son bateau comme le jardinier va voir son jardin. On va le toucher, on va le caresser, on va le réparer, on va changer une vis, on va nettoyer l'intérieur...Donc, il y a une vie sur les pontons. Et le Rochelais s'y promène. L'homme se promène là où il y a de la vie, tout le monde ne va pas dans le désert. Donc, c'est un vrai village.

M.D. Donc, pour vous, le port des Minimes n'est pas un parking à bateaux ?

J.D. Non, il vit. C'est un village. Il se veut comme tel. Evidemment, quand je le regarde, je peux dire que c'est un parc à bateaux, un parking. Il faut bien les mettre quelque part. Mais c'est bien au-delà de ça. Il y a tout le temps de la vie. Qui n'est jamais allé le long des perrés regarder les bateaux ? C'est vrai que par contre, il y a des bateaux qui ne bougent jamais. Il y en a très peu. Imaginez que le propriétaire meurt et que sa femme garde le bateau et qu'elle ne le vende pas parce qu'elle y est très attachée, on arrivera à la convaincre un beau jour mais en attendant, le bateau ne bouge plus...

M.D. Donc, la fonction initiale du port des Minimes : parc à bateaux et finalement...

J.D. Un vrai lieu de vie. C'est un village à flot.



Raymond Duguy

Raymond Duguy fut fondateur et directeur du Centre de Recherche sur les Mammifères Marins de La Rochelle dont le musée océanographique qui l'accueillait de 1982 à 1992 se situait à proximité immédiate du port de plaisance.

Marie Dussier Pouvez-vous nous expliquer vos fonctions et comment le projet d'un musée océanographique s'est-il mis en place ?

Raymond Duguy En fait, ce n'est pas simple. Pour la partie Musée Océanographique simplement, cela dérive d'un programme de recherche sur les mammifères marins. J'ai été nommé à La Rochelle en 1962 à un poste d'Etat. Maintenant, ça a été modifié mais avant, les postes d'Etat dépendaient du Muséum de Paris. Et puis, en décembre 1963, il y a eu un échouage énorme de 96 globicéphales à l'île d'Yeu. Vous savez ce que c'est ? C'est un gros cétacé qui fait environ six mètres. Cela nous a paru tellement extraordinaire avec ma collègue du Muséum de Nantes que nous avons décidé d'aller les voir. Alors, j'ai été là-bas voir les bêtes et puis j'ai commencé à faire des prélèvements, des photos, etc... Après, il faut quand même faire un rapport là-dessus, surtout que j'avais été chargé par le directeur du Muséum de Paris de fournir tous les ans un rapport pour voir ce qu'il se passait.

M.D. Toute une colonie ?

R.D. Oui, c'est ce que l'on appelle des échouages en masse. En faisant le rapport pour le directeur du Muséum, je me suis aperçu que personne en France ne s'occupait des mammifères marins. Si vous faites une bibliographie, vous remontez sur de très bons ouvrages du XIXe siècle mais après rien. Alors, il m'a dit : « Allez-y, continuez ». Et Théodore Monod, que je connaissais très bien, m'a appuyé. Il m'a dit : « Faites le mouvement en marchant ». Ça voulait dire : allez-y, il faut y aller. Alors, je me suis lancé. J'ai proposé la création d'un Centre de Recherches sur les Mammifères Marins rattaché au Muséum de Paris, mais les moyens matériels étant fournis par la ville de La Rochelle, ce centre a été créé ici.

M.D. En quelle année ?

R.D. L'échouage à l'île d'Yeu, c'était en 1963. Après, j'ai continué, si bien que je suis devenu le spécialiste, faute d'autres personnes. On m'avait donné quelques crédits pour faire le tour des côtes de France, simplement pour alerter tous les collègues dans les laboratoires marins, même s'ils n'étaient pas spécialement intéressés. On leur a dit : « Quand il y a des échouages, vous nous prévenez ». Donc, on a organisé tout un réseau qui s'est développé. J'ai été nommé à des réunions internationales avec l'Ifremer au comité des mammifères marins pendant vingt ans. Chaque pays a droit à deux scientifiques par comité. Donc, j'ai été représentant. J'ai été président pendant deux ans. Ça, c'est la partie scientifique. Simultanément, le Ministère de l'Environnement était tout juste créé à l'époque. Ils n'avaient rien là-dessus, si bien qu'ils étaient contents qu'on leur fournisse des données. J'ai eu des contrats d'études et des missions d'un an ou deux.

J'étais déjà payé sur un poste d'Etat mais j'avais aussi par exemple des financements de la ville de La Rochelle qui a joué le jeu. Dès l'instant où le Ministère s'est engagé, ça a débloqué les autres : la région, le conseil général et la mairie.

M.D. C'était avec M. Salardaine à l'époque...

R.D. Oui.

M.D. Alors, au début, vous étiez basé au sein même du Muséum ? Vous aviez un bureau consacré aux recherches océanographiques ?

R.D. Au niveau des installations physiques, on a mis en route le Centre de Recherche sur les Mammifères Marins et le Musée Océanographique. Dans la première tranche, on avait prévu une grande salle pour faire des autopsies, une chambre froide et des petits équipements techniques de laboratoire, mais qui nous permettaient de travailler quand même...

M.D. Et pourquoi avoir décidé d'installer les locaux à côté du port de plaisance ?

R.D. En fait, dès l'instant que le Ministère a dit : « D'accord, on vous donne la première pierre », les autres organismes ont suivi. Donc, il a fallu trouver un endroit. Aux Minimes, il n'y avait rien, sinon un bout de sable d'où on allait quelque fois se baigner. Alors, différents espaces pouvaient convenir, notamment au niveau de la digue du Bout Blanc. Mais finalement, le projet architectural a été lancé à proximité de la plage et le bâtiment a été fait en seize mois. Toute une partie bibliothèque est partie là-bas : une bibliothèque ancienne sur les mammifères marins.

M.D. Pourquoi avoir construit aux Minimes et pas vers Port-Neuf par exemple ?

R.D. Parce qu'il y avait une possibilité près de la mer. Ça aurait pu se faire éventuellement du côté de Port-Neuf. Mais, c'est vrai qu'il a fallu discuter car les terrains faisaient partie du domaine public maritime. Ça appartenait à l'Etat. Donc, il fallait qu'il le transfère à la ville.

M.D. Ça a pris du temps ?

R.D. Oui, plus de temps pour le côté administratif que pour effectuer les travaux.

M.D. Alors, en quelle année le bâtiment a-t-il pu être construit ? [M. Duguay me montre un extrait d'une brochure sortie à l'occasion du bicentenaire du Muséum d'histoire naturelle de La Rochelle en 1982. Une partie relate la création du Musée Océanographique. Fin 1977, le Ministère de l'Environnement proposa une aide pour la construction des locaux. Puis, un architecte fut désigné en 1978, mais suite à des procédures administratives longues et complexes, la construction du musée commença en 1981, pour être ouvert au public en 1982.] La première pierre du bâtiment fut posée le 19 janvier 1981 par Michel Crépeau. Ça a quand même pris du temps pour concrétiser le projet...

R.D. Oui, il y a eu des querelles avec les affaires maritimes qui contestaient pour le terrain. D'autres qui voulaient autre chose à la place, des rivalités politiques... Ça n'a pas été simple, c'est sûr.

M.D. Le changement de maire en 1971 a-t-il fait évoluer les choses ?

R.D. André Salardaine acceptait volontiers ce qu'on lui proposait. On lui disait : « On veut construire ça ». S'il y avait de l'argent, il le faisait.

M.D. Et Michel Crépeau ?

R.D. Michel Crépeau était beaucoup plus incisif. Mais il a joué le jeu dès le début. Surtout qu'il n'y avait rien là-bas. Il n'y avait pas l'Aquarium au début, donc on n'avait pas de rivaux. Déplacer l'Aquarium a entraîné indirectement la fermeture du Musée Océanographique.

M.D. Pour vous, c'était une erreur de déplacer l'Aquarium ?

R.D. Oui, parce qu'il n'y a plus rien aux Minimes. Les commerçants s'en plaignent d'ailleurs.

M.D. L'Aquarium faisait venir beaucoup de touristes...

R.D. Exactement... Au début, le Musée a bien marché aussi. On avait jusqu'à 40 000 visiteurs par an, ce qui était pas mal pour un petit musée. Dans les projets, on s'est demandé si on ne pouvait pas faire un seul bâtiment pour les deux (le Musée Océanographique et l'Aquarium). Ça aurait pu se faire mais il était délicat de monter une opération de groupement entre un établissement public et un établissement privé.

M.D. Oui, ce n'est pas évident de mélanger privé et public. Ça ne vous faisait pas trop de concurrence d'avoir l'Aquarium juste à côté ?

R.D. Non, c'était autre chose.

M.D. Le départ de l'Aquarium a-t-il marqué la fin du Musée Océanographique ?

R.D. Non, c'était concomitant. Mais il est vrai que l'on aurait pu prévoir qu'il n'y aurait plus rien aux Minimes à part la plage. Si on avait maintenu le Musée Océanographique, je pense qu'on aurait pu faire 100 000 visiteurs par an.

M.D. Alors, pourquoi cette fermeture ?

R.D. Il y a eu des histoires... Je suis parti à la retraite en 1992. Anne Collet, mon adjointe, souhaitait me succéder mais elle ne voulait pas prendre en charge le fonctionnement du Musée Océanographique. Elle voulait juste s'occuper des laboratoires du Centre de Recherche sur les Mammifères Marins. Dans ces conditions, Michel Crépeau a décidé la fermeture du Musée Océanographique.

M.D. Et il n'est pas possible de rouvrir le musée ?

R.D. Non.

M.D. Et puis, il y a toujours les laboratoires ?

R.D. Oui. Ça n'a pas été perdu sur le plan scientifique. C'est plus sur le plan accueil et visite. Mais autrement, on a sauvé la partie laboratoire. Donc, toutes les collections d'études sont restées là-bas, la bibliothèque aussi. Il y a encore des chercheurs et des étudiants qui y travaillent. Mais la partie musée a dû fermer...surtout que l'on avait un élevage de phoques. Toutes les grand-mères de La Rochelle connaissaient leur heure de repas. Et, finalement, la partie ouverte au public a fermé. Et à mon avis, c'était une erreur monumentale.

M.D. Selon vous, c'était une bonne idée d'implanter ce musée à côté du port de plaisance ?

R.D. Ça aurait pu se faire ailleurs.

M.D. Dans votre souvenir, beaucoup de plaisanciers sont venus visiter le Musée Océanographique ? Ou, y avait-il une séparation ?

R.D. Non, au contraire. Ils nous ont aidés. On avait édité des fiches d'identification et d'observation des cétacés et on en distribuait sur toute la côte. Et on a eu un important retour d'observations. D'ailleurs, cela marche encore aussi bien pour les tortues marines que pour les mammifères.

M.D. Pour les marsouins par exemple ?

R.D. Oui, effectivement. C'est un petit dauphin qui était devenu très rare pendant un moment. On a pu le savoir grâce aux études que l'on a menées à long terme. Ce qui est assez curieux, c'est que l'on a eu une diminution vraiment drastique de cette espèce-là aussi bien en France, qu'en Atlantique (cette espèce n'est pas présente en Méditerranée) : sur toute la côte française jusqu'au Danemark. Après la guerre, ce dauphin devenait de plus en plus rare à cause sans doute de l'emploi intensif de pesticides organochlorés... Maintenant qu'il y en a moins, le marsouin revient peu à peu. Pour en revenir à l'aide des plaisanciers, ça a été très intéressant parce qu'ils ont fait des collectes d'informations.



Jean-Claude Menu

Jean-Claude Menu fut armateur, président de la Société des Régates Rochelaises et auteur de l'ouvrage *La Rochelle, deux nouveaux ports, deux destins*.

Marie Dussier J'aimerais que vous nous racontiez un peu votre histoire afin que nous comprenions comment vous en êtes venu à participer à la création d'un port de plaisance à La Rochelle. Vous êtes né à La Rochelle ?

Jean-Claude Menu Non, je suis né à Paris. J'ai fait toutes mes études à Paris. Et vous, vous en êtes où ?

M.D. J'ai une Licence d'Histoire.

J.-C.M. Moi, j'ai fait les Sciences Politiques, vous connaissez sûrement. Et je me suis beaucoup intéressé au droit maritime. Quand je suis arrivé à La Rochelle, auparavant j'avais fait des épreuves en France et puis aussi à l'époque aux Etats-Unis. Et j'ai été dans une université écossaise pendant trois ans...

M.D. Et alors, votre objectif, c'était de devenir armateur ?

J.-C.M. Oui, puisque c'était par mon père. Mon père avait plusieurs affaires à Paris. Et il avait dit à mon frère aîné : « toi, tu t'occuperas de telle ou telle chose et toi, tu feras des affaires maritimes ». Et puis, de toute façon, je faisais déjà beaucoup de bateau. Mon père avait une propriété en Bretagne. Alors l'été, on allait faire du bateau. J'ai commencé à faire du bateau avec mon père quand j'avais six ans. Toute ma vie, j'ai fait beaucoup de bateau. En fait, j'ai passé ma vie avec les bateaux : pour ma distraction et aussi pour le travail. Alors, évidemment, je suis un petit peu spécialisé là-dedans. Alors, c'est ça qui fait que j'ai été à la base de la création de ce port. On a commencé le port en 1965, 1966 mais ça faisait déjà dix ans que j'en parlais.

M.D. J'ai vu que vous aviez demandé une étude des ponts et Chaussées ?

J.-C.M. Oui. On a fait ça. Je connaissais évidemment les maires, les députés. Les gens de la politique me connaissaient bien.

M.D. En tant que président de la SRR déjà ?

J.-C.M. J'ai été président de la SRR en 1965. Quand je suis arrivé à La Rochelle, j'ai été tout de suite pris dans le bureau du club. Et puis, j'ai été tout de suite...c'est parti comme ça. La SRR est devenu un très très grand club. Il marche un peu moins bien depuis que je suis parti...Avec moi, ça marchait et après parmi mes successeurs, il y a eu des histoires : ils ne s'entendaient pas entre eux. Enfin, quand même, maintenant, ça marche bien avec Gilles Chabaud. Maintenant, je suis président d'honneur mais je ne m'en occupe plus. Je suis à l'honneur dans les réceptions. Mais maintenant, c'est difficile parce que je ne peux plus parler. Et puis, ça fait longtemps que je ne cours plus. J'ai fait beaucoup de régates. J'ai fait beaucoup de bateaux en Amérique. J'ai été une quinzaine de fois dans les Caraïbes. J'ai beaucoup navigué. Vous voyez ici...(dans son bureau)

M.D. Il y a des bateaux partout.

J.-C.M. Oui.

M.D. Et, vous êtes resté armateur de pêche toute votre vie ?

J.-C.M. Ça ne marche plus du tout la pêche. Nous, nous avons une société importante, j'avais des bateaux à Boulogne, à Lorient, etc...Mais ça ne marchait plus du tout. Moi, j'ai vendu tous mes bateaux au moment où il fallait le faire alors que beaucoup traînent la jambe maintenant.

M.D. Ensuite, qu'avez-vous fait après avoir vendu vos bateaux ?

J.-C.M. J'ai commencé à vendre, c'était la fin de ma vie. J'ai vendu mes bateaux, j'avais plus de soixante ans. Et puis, j'ai bien fait de ne rien faire parce que je connais des gens qui ont voulu se reconverter. Ils sont tous ruinés plus ou moins... Le grand port de pêche de La Rochelle, qui était quand même le quatrième port de France, le syndicat des armateurs était très important. On avait beaucoup de bateaux. Ça représentait, au point de vue financier, la plus grosse affaire de la région Poitou-Charentes. On estimait que la pêche à La Rochelle représentait... 6 000 emplois. Il y avait environ 2 800 marins et tout le reste, c'était du personnel à terre : le personnel administratif, les techniciens, etc...Alors, ça représentait pour La Rochelle...

M.D. ...C'était une véritable économie.

J.-C.M. C'était très intéressant pour La Rochelle, bien sûr.

M.D. Alors, au niveau de la plaisance. Tous les bateaux de pêche étaient encore dans le havre d'échouage au Vieux Port et les quelques bateaux de plaisance aussi...

J.-C.M. Oui, ça, ça a été ma vie de faire en sorte que ça se passe pas trop mal. Je crois que je suis la personne qui s'est le plus occupée de ça. Alors, évidemment, j'étais considéré comme l'arbitre : « Comment, vous êtes le patron des armateurs et vous êtes en même temps président de la société des régates... ». L'ancien maire...

M.D. Salardaine ?

J.-C.M. Non, celui d'avant. Il avait des actions dans la pêche. Il disait : « Comment ? Vous, le plus grand armateur...mais on va tuer la pêche avec la plaisance. ». Et je lui disais : « Mais non, ça n'a rien à voir. La Rochelle a des possibilités, une chance à jouer grâce à ça, par sa géographie... ». Et c'est ce qu'il s'est passé, d'ailleurs. Mais, au début, ça ne s'est pas passé comme ça.

M.D. Alors, quand vous avez eu l'idée de ce port de plaisance, M.Salardaine était déjà maire de La Rochelle ?

J.-C.M. Oui.

M.D. Est-ce que vous faisiez partie du conseil municipal ?

J.-C.M. Du tout. Mais, j'avais un des membres de mon conseil qui était membre du conseil municipal.

M.D. Donc, vous avez parlé de votre projet à M.Salardaine ?

J.-C.M. Tout le temps, sans arrêt. M.Salardaine n'était pas un mauvais maire finalement, c'était un brave type. Il avait l'esprit d'un philosophe mais pas d'un chef d'entreprise. Je lui ai expliqué ce que je pensais. On se voyait très souvent. En plus, j'étais le premier président de la chambre de commerce et je représentais la pêche. Au début, ça ne marchait pas tout seul. J'ai eu beaucoup de mal à faire comprendre aux gens que l'intérêt de La Rochelle, c'était de faire en sorte que La Rochelle devienne un port de plaisance important. Ça, je peux dire que quand j'en ai parlé au début, j'étais tout seul. Je me rappelle encore de M.Salardaine : d'abord, il était beaucoup plus âgé que moi, moi j'étais tout jeune à l'époque : j'avais 35 ans mais j'étais très actif. Il me prenait pour un fou. Non, pas un fou mais, il se rendait bien compte que je connaissais le problème. Mais seulement, il passait son temps à se dire : « mais qu'est-ce qu'il va se passer ? ». Et puis, finalement, ça s'est très bien passé mais ça ne s'est pas tellement bien passé pour la

pêche, mais ça, je l'avais dit et écrit. Parce qu'en plus de ça, j'étais représentant français à Bruxelles. J'ai été président de la pêche française : il y avait deux présidents : un qui parlait de la pêche de la Bretagne jusqu'à Brest. Et moi, moi, j'étais de Brest jusqu'à la frontière espagnole. Alors, évidemment, j'avais beaucoup de travail. Au début, il n'y avait pas de ministère, ça faisait partie de l'agriculture. Je peux dire que je suis, avec un anglais et un suédois, mais pour la France, je suis celui qui a joué la carte de l'Europe entière. Et ça, ça m'a été beaucoup reproché par des pêcheurs. Maintenant, je peux me permettre de le dire, mais à l'époque, il fallait que je le dise doucement.

M.D. Au niveau de la plaisance, vous connaissiez déjà peut-être, tous les jeunes espoirs de la voile rochelaise, comme Bertrand Chéret, par exemple ?

J.-C.M. Bertrand Chéret, je le connais très bien...

M.D. Lui aussi s'est battu avec vous pour la construction d'un port de plaisance à La Rochelle ? Vous n'étiez pas tout seul contre tous ?

J.-C.M. Il était journaliste dans le temps...Oui, quand j'ai créé la semaine de La Rochelle avec mon ami Sense et mon ami Gueudet ?, je m'étais mis d'accord avec le rédacteur en chef de l'Auto journal, M.Costa que j'ai connais parce qu'il faisait du bateau à La Rochelle. Un jour, après une régates justement, on se retrouve au club et on bavarde au bar : c'est là que beaucoup de choses se créent. Il me dit alors qu'il faut absolument faire quelque chose de gros à La Rochelle. Alors, je lui ai dit qu'on avait fait la première semaine de La Rochelle. Il me dit alors qu'il veut faire quelque chose de beaucoup plus gros. Moi, j'ai dit : « je ne demande pas mieux mais il faut de l'argent ». Et puis, à l'époque, ce n'était pas du tout comme maintenant. Maintenant, vous avez des sponsors. Donc, je me suis quand même assez bien débrouillé puisque le conseil d'administration a été d'accord. Je suis allé déjeuner à Paris avec Costa. Et il a dit qu'il allait nous aider. Au début, il nous a aidés beaucoup un peu par gentillesse mais aussi beaucoup par des accords. Donc, il a décidé de mettre à notre disposition un type que je ne connaissais pas à l'époque, qui était secrétaire et qui venait du club de Meaux, vous savez près de Paris. Il était à la disposition de la SRR. Ça a été très intéressant pour lui. Nous, on était très bons pour les régates. On était vraiment le grand port en pointe à l'époque surtout pour la haute mer, avec mon ami Hervé, moi-même. Mais, on n'était pas tellement en pointe au niveau des petits bateaux. Il y en avait mais on n'avait pas d'aura pour ça. Alors, on avait juste un type, Michel Briand, qui a fait les Jeux Olympiques, etc...Sa fille a été sélectionnée. C'est un nom qui est bien connu : les Briand.

M.D. Christine ?

J.-C.M. Oui. Tous ces gens-là, j'ai vécu avec eux. Et puis, je dois dire que les Briand sont gentils avec moi parce qu'ils reconnaissent mon...Vous savez quand on est vieux comme moi, on ne cherche pas à s'élever en avant mais vous me faites parler alors je vous raconte, ce que je ne fais pas souvent. Evidemment, je suis content quand les gens reconnaissent que mon action a été bénéfique si vous voulez...

M.D. En fait, en 1966, vous avez appris que M.Salardaine avait finalement décidé de réviser ce port ?

J.-C.M. On a organisé la première semaine de La Rochelle en 1963 et on a fait la grande semaine en 1964...Le secrétaire avait contacté toutes les associations de 505, etc pour les faire venir à La Rochelle. On n'avait pas en France de grande épreuve comme à Tyl ? en Allemagne Keel ? en Grande Bretagne.

M.D. Mais, pour l'instant, en 1964, vous n'aviez pas de port. Donc, ça se faisait dans le Vieux Port.

J.-C.M. Oui, tout à fait.

M.D. Il y avait beaucoup de bateaux ?

J.-C.M. La première fois, je ne sais pas...Mais, c'était très bien, c'était une petite chose par rapport à maintenant mais à l'époque, c'était très important parce qu'il n'y avait rien.

M.D. Et par la suite, on a décidé que La Rochelle serait un centre d'entraînement olympique, c'est ça ?

J.-C.M. Oui. Ça, c'est un autre chapitre. Là aussi, je suis obligé de parler de moi. Je vous ai parlé de l'Europe mais j'étais aussi à Londres. J'ai représenté la France pendant 23 ans au niveau de la fédération internationale parce que je parlais anglais...

M.D. Alors, vous avez vu l'essor de la plaisance à La Rochelle ?

J.-C.M. Oui.

M.D. Pour vous, ça a commencé à partir de quand cet engouement ?

J.-C.M. On peut dire que ça a vraiment commencé dans les années 1963. Là, c'étaient vraiment les années en or...

M.D. En 1966, AS décide de créer un port de plaisance à La Rochelle ? Et il confie cette mission à Rémy Madier. Et pourquoi pas à vous ?

J.-C.M. Moi, je ne suis pas fonctionnaire. Moi, je n'étais pas payé. Ce que je voulais, c'était qu'on m'entende. Au début, j'étais un peu inquiet parce qu'avec Salardaine et la bagarre de ses conseillers municipaux, ce n'était pas facile. Mais, Madier n'était pas marin, d'accord, mais c'était un type impeccable. Il comprenait tout de suite. Je me rappelle, ça s'est passé ici dans ce bureau. Il voulait faire un port, vous savez, il voulait faire une marina extérieure. Je lui ai dit : « ce n'est pas possible, il ne faut pas faire ça. Si on veut faire ça, il faut faire des travaux considérables ». On y pense en ce moment... Vous avez vu ?

M.D. Le tunnel ?

J.-C.M. Oui.

M.D. J'ai lu le dernier article dans Sud-Ouest. (il part chercher les croquis de M.Madier afin de me les montrer). A la base, le projet de Rémy Madier était quand même un peu fou, non ? Vous le dites dans le livre : il devait y avoir une pyramide de 140 mètres de haut...

J.-C.M. Une ?

M.D. Une pyramide. Dans l'avant projet, Rémy Madier voulait fermer complètement la baie. Et, dans votre livre, vous expliquiez que vous étiez contre...

J.-C.M. Oui.

M.D. (Il me montre alors des croquis : voyant qu'il y avait sur ces croquis que le port était gigantesque, environ deux fois sa taille actuelle, avec des bassins à l'extérieur de la digue du Lazaret, je me suis alors dit que ces croquis devaient être les croquis du projet initial : le projet Richelieu...je faisais erreur...) Donc ça, c'est le premier projet ?

J.-C.M. Non, ça, c'est le projet à l'heure actuelle.

M.D. C'est le projet actuel ?

J.-C.M. Oui.

M.D. De Rémy Madier ?

J.-C.M. Ah, vous ne connaissez pas ? Madier un beau jour me téléphone. Je ne l'avais pas vu depuis longtemps. Il me dit : « Il faut que je te vois ». Je lui ai alors dit : « Mais, qu'est-ce qu'il se passe ? ». Il m'a alors dit : « On reprend le service ». Donc, il est venu chez moi, ça fait déjà un an maintenant. Et alors, il a un nouveau projet, je ne sais pas où ça en ait parce qu'en ce moment, il y a eu les élections...

M.D. D'après ce que j'ai entendu, il aimerait faire une digue avec un tunnel sous le chenal...

J.-C.M. Moi, je trouve ça très intéressant. (Il m'explique en s'appuyant sur les croquis). Là, il y a le conseil général (je vois sur le croquis une double voie qui longerait la falaise pour rejoindre le port)...On fait en plus un deuxième port...Et puis, on a une voie qui passe le long...Tout ça, on peut le faire mais il y a dix ans, on n'avait pas l'argent...Et moi, j'ai trouvé ça très intéressant avec les Jeux. Je me suis dit : « On va pouvoir se le payer, ça...Sans ça, on ne pourra jamais le faire. »...Je connais très bien le maire actuel, je suis très bien avec lui...alors, je crois que ça ne va pas se faire. Enfin, si ça pouvait se faire : il y aurait un tunnel pas très long finalement...Je trouve ça quand même formidable. Parce que le problème, vous le savez bien, ça a été très mal fait, contre ma vue. J'étais d'accord pour le port mais je n'étais pas du tout d'accord pour l'aménagement de Crépeau qui a vu complètement faux.

M.D. Alors, que pensiez-vous à la base ? Vous pensiez par exemple, que la construction du Sextant, c'était une bonne idée ?

J.-C.M. Non. Moi, j'étais contre ça. J'étais tout à fait d'accord avec Crépeau pour ne pas faire ça...Si le port est grand, c'est grâce à moi parce qu'au début, André Salardaine m'a dit : « Vous avez des idées de grandeur ». Et j'ai dit : « Mais, vous allez voir, il va être plein votre port ». C'est vrai, vous le voyez maintenant...

M.D. Oui, on veut même l'agrandir...

J.-C.M. On ne sait pas du tout si ça marchera parce qu'il y a des courants à cet endroit...Je crois que la ville a demandé qu'une étude soit faite pour savoir si les vases doivent s'en aller ou pas. Enfin, moi, je trouve que le truc de Madier est formidable.

M.D. Mais, alors pourquoi ce projet-là n'a pas été fait dès le départ ?

J.-C.M. Déjà, là, on disait que c'était énorme, alors ça (il me montre les croquis)...Parce que les gens ne sont pas...Moi-même, je considérais que c'était bien et je me suis battu pour avoir 28 hectares, je ne sais plus combien alors qu'au début, on devait faire nettement moins que ça.

M.D. Vous, vous auriez aimé que la SRR soit, comment dire, le pôle du port de plaisance ?

J.-C.M. Oui. Mais à l'époque, il faut penser que dans le temps, c'est nous qui gérons le port. Mais, moi, je ne voulais pas que ça continue parce que nous, nous étions des bénévoles et nous voulions que ce soit un truc public, une régie...On n'avait pas de représentant, il a fallu que je me batte avec le préfet pour obtenir ça, avec Crépeau même...

M.D. C'était aussi une volonté nationale de créer ce port puisqu'il y avait un ministre qui était très impliqué dans le projet, non ? Avec Salardaine...

J.-C.M. Ce type-là, il était gaulliste de gauche...il était avec Salardaine mais ils se battaient entre eux. C'était épouvantable...Moi, je m'aperçois en vieillissant qu'il y a des tas de choses qui paraissent possibles au bout d'un moment de l'histoire, et on se demande pourquoi ça n'a pas été fait plus tôt. Et, ça ne s'est pas fait, je ne sais pas pourquoi, peut-être parce que ce n'était pas le moment pour le faire. Mais, ça ne veut pas dire que ça va se faire ça (il me montre le projet de M.Madier).

M.D. Oui. Vous ne pensez pas qu'au niveau de la conservation du littoral, il ne va pas y avoir des oppositions ?

J.-C.M. Il va sûrement y avoir des oppositions. Moi, j'ai dit à Madier : « Mon vieux, tu vas avoir des ennuis... ». Il m'a dit que non. Lui, il sait des choses que je ne connais pas. Ils feront une voie qui serait à moitié...On ne la verrait pas.

M.D. Une espèce de souterrain ?

J.-C.M. Oui. En tout cas, je sais que traverser là (il me montre le chenal), ce n'est rien du tout. Depuis, on a fait le tunnel sous la Manche, entre la Suède et le Danemark aussi : il y a un pont, puis un tunnel et de nouveau un pont. Là, ce ne serait rien du tout à faire.

M.D. Mais, vous ne pensez pas qu'au niveau du plan d'eau, ça ferait beaucoup trop de bateaux puisqu'au niveau des ports des îles, à côté, il n'y aurait pas de quoi les accueillir... ?

J.-C.M. Il y a des gens qui disent : « c'est fou, il y en a déjà beaucoup comme ça... ». Vous savez, il n'y a pas beaucoup de gens qui sont au courant de ça...Le problème surtout, c'est qu'il faut avoir des sous. Alors, lui, il prétend qu'il a l'argent pour ça. Evidemment, les gens qui veulent payer ça mais à quelles conditions ?

M.D. D'avoir quelque chose en échange... ?

J.-C.M. Oui. Moi, je suis pour la résistance...

M.D. La préservation de l'environnement, c'est ça ?

J.-C.M. Ma femme, que vous avez vue, est membre depuis bientôt 30 ans de la commission des sites. Alors, elle suit tout ça...

M.D. Est-ce que vous pensez que c'est réalisable honnêtement ?

J.-C.M. Au point de vue technique, moi je ne suis pas un technicien mais j'en ai entendu parler, je dis que ce n'est rien à faire. Ce qui n'était pas du tout la même chose il y a vingt ans, trente ans.

M.D. Et au niveau politique ?

J.-C.M. Ça, c'est autre chose...

M.D. Parce qu'il faut qu'il y ait une volonté de l'équipe municipale, non ?

J.-C.M. Bien sûr...

M.D. Revenons en 1966. Vous avez suivi le début du projet de Rémy Madier avec lequel vous avez sympathisé. Vous avez vu le début de la construction...Qu'avez-vous pensé de la réaction de M.Crépeau face à la construction du port ?

J.-C.M. Au départ, il n'en voulait pas. Vous n'avez pas lu tous les...

M.D. Si, mais je voudrais que vous me le racontiez...

J.-C.M. D'abord, il était membre de mon club. Et puis, en plus, c'était mon avocat, vous pensez, je le connaissais très bien. Il me prenait pour un affreux bourgeois (rires)...Crépeau, on se prosterne devant lui, maintenant. Moi, je peux vous dire que je ne me prosterne pas parce qu'il a fait des choses très mauvaises. Il n'a pas fait que des bonnes choses. Il a été mal conseillé. Pour le port de pêche, c'est une folie. Ça, c'est vraiment une folie.

M.D. Vous pensez qu'il aurait mieux valu qu'il reste au niveau du bassin des chalutiers ?

J.-C.M. Je ne sais pas si on pouvait. Je pense que ça aurait été mieux de partir ailleurs, mais pas là où il a été...

M.D. Est-ce que vous avez eu vent de la réaction des Rochelais quand ils ont appris qu'un port de plaisance allait être construit...C'était plutôt positif, à votre avis ?

J.-C.M. Oui, je crois dans l'ensemble. Au début, comme toujours, les gens sont contre mais progressivement, les gens ont vu que ça portait...Moi, je pense qu'il est bien ce port. En plus, j'en suis en partie le responsable de ça. Je trouve ça très bien. Je me suis battu par exemple pour avoir ça (il me montre le môle central), ils ne voulaient pas qu'on fasse ça. Et plus de ça, sur cette zone-là, je pense qu'ils ont beaucoup trop construit, il n'y a pas assez de place pour les bateaux.

M.D. Donc, à la base, vous n'étiez pas d'accord avec Rémy Madier qui voulait faire des immeubles en bordure de falaise...

J.-C.M. Oui, mais il avait besoin d'argent, vous comprenez...Mais, j'étais assez content que Crépeau...d'ailleurs, j'ai voté pour lui, je l'ai aidé...

M.D. Parce qu'il a fait sa campagne sur ça aussi, sur le port...

J.-C.M. Oui, absolument.

M.D. Il voulait en fait arrêter carrément la construction ?

J.-C.M. Si vous voulez, je vais vous montrer en bas mes archives...(nous descendons à la cave voir ses archives que M.Menu m'autorise à venir consulter quand je le souhaite).

M.D. Donc, Michel Crépeau est élu en mars 1971. Finalement, il n'arrête pas le projet, il continue...

J.-C.M. Il ne pouvait pas. Comment voulez-vous ? C'était déjà parti.

M.D. Oui, on avait commencé à creuser dès 1969.

J.-C.M. Oui. Mais, c'est au mois de juillet 1965, que la ville de La Rochelle a pris la décision de faire le truc. Et alors, il a fallu au fond cinq ans pour que ça marche. Ça ne se fait pas du jour au lendemain. Ça, on ne peut pas dire, ils ont fait ce qu'ils ont pu. Mais, quand Crépeau était contre, il a eu de la chance car il n'aurait jamais été maire s'il n'y avait pas eu cette bagarre idiote entre le maire...

M.D. André Salardaine...

J.-C.M. Et l'autre, Philippe...Il était député et ministre (Il s'agit de Philippe Dechartre) et ils ne s'entendaient pas entre eux pour des raisons de politique. Mais, normalement, s'il n'y avait pas eu cette bagarre, à mon avis, Crépeau n'aurait pas été élu...Mais, moi, j'étais d'accord avec Crépeau parce que je le trouvais beaucoup plus intelligent que Salardaine. Crépeau était un type jeune, il avait dix ans de moins que moi, c'était un garçon intelligent qui avait la fibre politique. Il était un très bon meneur. On en a eu des discussions avec lui...

M.D. Au niveau immobilier, vous pensez que quand même, même s'il a arrêté la construction du Sextant, il y avait trop d'immeubles ?

J.-C.M. On a pris trois ou quatre ans de retard entre temps mais ce n'était pas plus mal. Ce qui est malheureux, c'est que lui justement, il était contre mais il en a mis beaucoup trop aussi. Vous connaissez, vous y êtes tout le temps. Où est-ce que vous êtes ?

M.D. Je suis à la FLLASH.

J.-C.M. Surtout par là, il y en a beaucoup trop. Il n'y a pas assez de place.

M.D. C'était la suite logique en même temps ?

J.-C.M. De quoi ?

M.D. De faire un port de plaisance et de faire des résidences autour...

J.-C.M. La suite logique, c'est qu'il aurait fallu laisser plus de place...

M.D. Pour vous, M.Menu, le port idéal de plaisance, ça aurait été quoi ? Quelque chose de plus grand ? Sans immeubles ?

J.-C.M. Quand on est arrivé là, il y a eu des bateaux tout de suite. Il n'y avait plus de place. C'était un grand succès.

M.D. Dès 1972 ?

J.-C.M. Oui, ça a très bien marché. D'ailleurs, financièrement pour la ville, ça a été très bon.

M.D. Ça a créé beaucoup d'emplois...

J.-C.M. Ça a créé beaucoup d'emplois et ça a rapporté beaucoup d'argent pour la ville. (Il me remontre les croquis de M.Madier). Vous vous rendez compte : vous voyez le pont, et puis ce qu'il y a là : ça, c'est aussi grand que ça (la surface de bassins serait doublée avec la construction de nouveaux bassins à l'extérieur de la Digue du Lazaret). Et puis, là, il y aurait des possibilités. Alors, ce que vous dites, il y a de gens qui disent qu'il y a déjà assez de bateaux et que comme ça, ça va être trop. C'est vrai. Je suis d'accord. Je ne peux pas répondre à cela. Bien sûr, il y en a trop mais s'il y a de la place...

M.D. Et le projet d'extension, vous trouvez que c'est une bonne idée de le faire à cet endroit-là ?

J.-C.M. Je ne trouve pas ça très bon mais ils en ont besoin. Alors, qu'est-ce que vous voulez qu'ils fassent ? Moi, ce qui m'embête beaucoup, c'est l'accès pas pour les bateaux mais pour les voitures. Il n'y a plus de place maintenant...

Claude Meugniot

Claude Meugniot est la propriétaire du domaine de Coureilles.

Marie Dussier Tout d'abord, pourriez-vous nous raconter un peu l'histoire du domaine ?

Claude Meugniot C'est très historique. Le domaine de Coureilles, à l'origine, était une maison forte. On dit que le duc d'Angoulême, au moment du grand siège, est venu ici. Le roi descendait à Aytré et le duc d'Angoulême venait à Coureilles qui était le quartier général si vous voulez pour tous les travaux de la digue des Minimes. Et en 1628, après le siège, les remparts de la ville ont été détruits, ils ne restent plus que les portes. Entre autres, ce qui est intéressant, c'est qu'à l'emplacement des blockhaus, il y avait des forts : les forts des Minimes. Ici, c'était la campagne, et chaque champ a son nom à la campagne, c'est une tradition. Mon père disait : « cette année, on va semer du blé dans la pièce des forts ». En fait, on disait pièces pour les champs cultivés et champs pour les herbages. Donc, c'était un coin stratégique puisque les Allemands ont fait leur blockhaus au même endroit...Et, Coureilles, après le siège, en 1628 avait été rasé. La maison actuelle a été reconstruite en 1629 et justement, c'est une maison typiquement XVIIe. Malheureusement, un de mes grand-pères en 1900 a voulu faire ce qui était très à la mode : un étage et un belvédère, que nous avons démolé car il était en mauvais état, pour voir la mer. J'ai assisté à une conférence sur l'architecture du littoral et on a raconté que quand la mode des bains de mer est arrivée au début du XXe, on a construit beaucoup de maisons avec des belvédères. Et quand mes parents recevaient des gens qui n'étaient pas de la région, (autrefois il n'y avait pas d'immeubles élevés) la visite se terminait toujours par le belvédère parce qu'ils voyaient l'île d'Aix, l'île d'Oléron, l'île de Ré. Alors, c'est très dommage pour la maison, parce que c'était beaucoup plus joli en maison XVII, mais bon...

M.D. C'est comme ça, les bâtiments évoluent au fil du temps...

C.M. Le brave architecte responsable de l'architecture du littoral m'a dit : « Madame, oui, c'est dommage, c'est moins joli mais c'est un témoin d'une époque aussi ».

M.D. Oui, tout à fait... Alors, les pères Minimes étaient établis au niveau de la ferme Dagneaud...

C.M. Voilà, alors quand les travaux ont été faits, on a retrouvé une espèce de cuve à l'emplacement du couvent des Minimes. Et, on s'était demandé si ce n'étaient pas des réserves...

M.D. Et, donc, ici, la maison a été construite en 1629, mais vous savez par qui ?

C.M. Je ne sais pas à qui elle appartenait en 1629 mais figurez-vous qu'il y a quatre ou cinq ans, mon mari revenait de faire des courses, il était à pied et il a vu un monsieur qui prenait une photo du domaine. Alors, on est habitué des photos et des gens qui regardent. Après tout s'ils ne rentrent pas, ils ne nous gênent pas. Mais, ce qui était particulier avec ce monsieur, c'est qu'il a dit à mon mari que cette propriété avait appartenu à sa famille. Il nous a raconté que son ancêtre (un certain Jean Vincent Nicolas qui aurait été maire de La Rochelle en 1518, aurait été seigneur de Coureilles et ces fils après lui jusqu'au

siège de La Rochelle) a un peu trafiqué avec la course, les corsaires. Il a été pris, il a eu une amende et il a été obligé de vendre Coureilles. Ensuite, il y a eu d'autres familles propriétaires du domaine, entre autres, un maire de La Rochelle... Vous savez, j'aime beaucoup l'histoire et La Rochelle, et ça m'a fait de la peine de voir des vieux noms supprimés : bon, c'était un marais plein de roseaux et de moustiques. Maintenant, ça s'appelle le Lac, c'est un peu prétentieux...il y avait aussi un endroit qui s'appelait l'huitrière parce qu'il y avait des parcs à huîtres. Dernière le domaine et la résidence la rochelère, les immeubles qu'on est en train de construire, c'étaient des marais salants. Mon père disait : « on va mettre les vaches dans les bosses ». En fait, ça s'est construit petit à petit et maintenant d'une façon très importante...

M.D. Est-ce que vous savez ce que signifie le terme « Coureilles » ?

C.M. Alors « eilles » serait du vieux français qui signifie « eau » et donc, « coureilles » veut dire « eau courante ». Et effectivement, autour de ce qu'on appelle « le bois », il y a des fossés mais moi, je n'y ai jamais vu d'eau. Il y a aussi un coureilles à Périgny qui est maintenant la mairie et les fossés sont plein d'eau. Alors, ici c'est un coin très sec. Est-ce que l'endroit qui drainait l'eau a été bouché ? En tout cas, moi, je n'ai jamais vu d'eau et je suis née ici et je vais avoir 80 ans.

M.D. Alors, justement racontez-nous un peu votre vie à Coureilles...

C.M. C'était toute une communauté de vie ici. Il y avait notre famille et les domestiques agricoles. Il n'y avait pas de clés car ça tournait toujours dans la maison.

M.D. Vous étiez plus d'une quinzaine en fait ?

C.M. Oui, parce qu'il y avait deux ménages de domestiques. Mon mari et moi vivions au second étage et mes parents au premier. Donc, ça faisait une communauté très vivante. Avant la guerre, car pendant la guerre on n'avait plus le droit de vendre le lait à la ferme, il fallait des tickets, les gens venaient chercher leur lait ici. C'est pour ça qu'ils parlaient toujours de la ferme. Et alors, on arrivait de ville par un petit chemin de terre pas toujours en bon état comme souvent à la campagne...C'était un quartier un peu désert et pour les rochelais un peu mal vu surtout au niveau de la ville en bois...

M.D. Alors, si ce n'est pas indiscret, vous êtes née quand ?

C.M. En 1927, je suis née ici. Et je suis toujours restée ici sauf les deux années pendant lesquelles les allemands nous ont fichu à la porte. Nous sommes partis à Bordeaux car mon grand-père avait une ferme dans le Médoc qu'il a mise à la disposition de mon père. Alors, nous, nous étions toutes scolarisées...

M.D. Toutes ? Vous aviez des sœurs ?

C.M. Nous sommes trois filles à un an de différence...ça a découragé mes parents pour le garçon (rires). Et donc, nous nous sommes installés à Bordeaux parce que la ferme de papa était dans le Médoc et j'avais une sœur qui commençait son droit à Bordeaux. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de lire certains livres d'Henri Amouroux ? et notamment : La vie des Français sous l'occupation. Et ils disaient que La Rochelle était la ville où il y avait le plus de maisons ou de champs réquisitionnés en France.

M.D. Il y a eu beaucoup d'allemands...

C.M. Et beaucoup d'officiers qui aimaient être logés dans des jolies chambres dans des maisons particulières. On disait que chaque maison bourgeoise avait une chambre réquisitionnée.

M.D. Et alors, avant la guerre, à quelle école alliez-vous ?

C.M. Nous sommes catholiques. Donc, on allait, comme nos enfants et nos petits-enfants, aux Ursulines de la rue des Augustins. Avant la guerre, maman nous conduisait en voiture. Pendant la guerre, il n'y avait pas d'essence, donc, on y allait à bicyclette et à pied

quand il faisait trop froid. Les enfants des Minimes, eux, allaient à pied à Tasdon.

M.D. Vous aviez quand même des petits camarades de jeux des Minimes ?

C.M. Non, vous savez ce que c'est. On vivait beaucoup par école, on se voyait toute la journée. Mais, on s'est toujours très bien entendu avec les gens du quartier...

M.D. Et alors, les allemands sont arrivés lorsque vous étiez adolescente ?

C.M. Ils sont arrivés un mois de Novembre 1940 ou 1941. On les a vus arriver avec des chevaux. Il y avait une écurie à côté de 80 chevaux et ils avaient ce qu'on appelle des caissons : c'étaient des charrettes en bois. Il n'y avait rien de motorisé ici. Et quand on est revenus, c'était dans un très très mauvais état. Ils avaient fait des trous partout pour se cacher en cas d'attaque.

M.D. Les allemands étaient à peu près combien ici, à Couzeilles ?

C.M. Il y avait une batterie d'artillerie complète et trois officiers qui vivaient dans la maison. Ils avaient trois ordonnances. Maman, à midi, allait pousser leurs casseroles sur sa cuisinière pour que notre bonne puisse mettre la notre. Ils se faisaient faire des petits extras, si vous voulez, par les ordonnances qui étaient dans la cuisine toute la journée. Dieu sait si je ne suis pas pro-allemand, j'étais quand même petite-fille quand ils sont arrivés, j'avais douze ans. Mais, ils ont été très corrects avec nous. Nous étions des petites jeunes filles de 12, 14 et 15 ans. Il y a eu une seule fois un problème : un allemand avait trop bu et il voulait rentrer dans notre chambre. Papa n'était pas là. Maman a appelé par la fenêtre. On est venu le chercher et on ne l'a jamais revu parce que le lendemain matin, il était parti en Russie. Il y avait de la discipline. Enfin, c'était l'occupant quand même. Mes parents avaient vécu la première guerre vingt ans plus tôt. Et ils s'en souvenaient très bien, donc, il y avait quand même une haine des allemands. Mais, il y avait aussi à la fin, en 1943, des polonais. Il y en avait un qui venait en cachette demander à papa où en était le front parce qu'eux évidemment avaient des informations erronées. Ils n'étaient pas tous allemands et loin de là, tous nazis...Le premier qu'on a vu arriver ici dès 1940, c'était un officier autrichien qui est arrivé à cheval et qui a réquisitionné une chambre. Il parlait remarquablement bien le français. Il a expliqué à mes parents que dans les bonnes familles de Vienne, à table, avec les parents, on ne parle que français. Il est resté quelques mois...

M.D. Pendant l'occupation, l'activité de la ferme continuait ?

C.M. Oui. Et puis, il faut bien le dire, ça a très bien marché pendant la guerre, car nous faisons de la nourriture. Mon père avait fait un champ entier de pommes de terre, et trois rangs dans le potager pour nous.

M.D. Et les vivres n'étaient pas réquisitionnés par les allemands ?

C.M. Non.

M.D. Ils vous laissaient faire votre commerce ?

C.M. Oui. La seule chose, c'est qu'il fallait surveiller les champs à tour de rôle parce qu'on est comme on dit un quartier de rapines...Il n'y avait pas de cambrioleurs mais on nous volait du lait etc... Ce n'était pas le cas de tout le monde mais il y avait quand même gens misérables...qui vivaient de rapines. L'été, entre midi et deux heures, les gamins venaient se prendre leurs fruits. On ne laissait jamais le linge étendu la nuit...

M.D. Donc, vous avez toujours vécu ici ? Vous avez repris l'exploitation de vos parents ?

C.M. Non. Ma mère avait une ferme à quinze kilomètres de La Rochelle que mon mari a exploitée et vu qu'elle avait été à moitié détruite pendant la guerre car elle se trouvait à côté des fossés antichars qui entouraient La Rochelle à une dizaine de kilomètres. Donc, la ferme étant à moitié éboulée, il n'y avait pas de logement pour nous, alors nous sommes restés à Couzeilles.

M.D. Alors, comment avez-vous vécu la construction d'un port de plaisance et l'aménagement du quartier ?

C.M. On a été très vite au courant parce que tout de suite, ils ont parlé d'expropriation de terrains. Ils construisaient le port, il fallait bien qu'il y ait des terrains autour...

M.D. On va resituer un peu : en 1966, le conseil municipal du maire André Salardaine décide de construire un port...Vous l'apprenez comment ? Par les journaux ?

C.M. Oui, on l'a su en lisant Sud-Ouest. Mon pauvre père a vécu sa vie avec le syndicat des expropriés parce qu'inutile de vous dire qu'au départ on voulait nous exproprier « terre agricole ». Papa a fait appel. Lui et d'autres, Dagneaud et d'autres. Donc, il y avait un syndicat des expropriés. Et je me rappelle de mon père, le pauvre homme, partir aux réunions du syndicat ou voir l'avocat. Ça a été les dernières années de la vie de mon père...Papa avait 70 ans et ça s'est passé en 1968-1969. Et, un jour, vous savez le projet a été un petit long à se mettre sur pied, mon père est arrivé avec du courrier. Il s'est assis et nous a dit qu'on était exproprié. Au début, on devait être exproprié de tout y compris de la maison, alors que comme je vous l'ai dit, elle appartient à notre famille depuis 1810. Heureusement, un ami d'enfance de mon père faisait partie de la commission des sites et lui a dit que ce n'était pas possible, qu'on n'avait pas le droit de l'exproprier...Et, c'est cette commission qui a préservé Coureilles.

M.D. Donc, la maison est classée ?

C.M. Non, elle est inscrite sur l'inventaire des sites pittoresques. On n'a pas de subventions. Mais la verdure est préservée. Malheureusement, on a perdu 75 arbres pendant la tempête.

M.D. Alors, à la base, l'équipe de M.Salardaine voulait vous exproprier complètement ? Les champs et les maisons ?

C.M. Oui. Oui. Tout.

M.D. Et que pensiez-vous du projet de l'aménagement du quartier ?

C.M. Je vais être méchante...Salardaine était de droite, il a lancé ce projet et il a été remplacé par Crépeau qui n'avait pas du tout la même façon de penser et était contre au début : pour lui, c'était une histoire de riches...alors que c'est ce qui fait maintenant la richesse de La Rochelle : le tourisme.

M.D. C'est vrai qu'à la base, il semble que Michel Crépeau ait été opposé au port de plaisance.

C.M. Oui, parce que c'était un projet pour les riches. Alors qu'en fait, ça concerne beaucoup de gens. J'ai eu une femme de ménage dont le mari faisait des remorques pour les bateaux. Je crois qu'il doit y avoir 5 000 personnes qui vivent à La Rochelle de la construction navale...

M.D. Personne de la municipalité n'est jamais venu vous voir pour vous expliquer la situation ?

C.M. Je connaissais quelqu'un qui a assisté au conseil municipal et il paraît que Crépeau disait : « quand le vieux ne sera plus là, on aura le château ». Dans notre région, dès qu'il y a des ardoises, c'est un château parce qu'on est dans une région de tuiles...

M.D. Finalement, vous avez vu les autres habitants du quartier partir, comme pour la ferme Dagneaud ?...ça s'est fait assez tardivement, non ?

C.M. Oui, parce qu'ils avaient créé une réserve foncière à laquelle ils n'ont pas touché pendant très longtemps. Il fallait un environnement pour le port qui n'a pas été construit tout de suite. Et puis, depuis que l'université a pris de l'ampleur, ça a accéléré...

M.D. J'avais entendu dire que M.Crépeau aimait beaucoup le domaine de Coureilles et qu'il avait tout fait pour ne pas qu'on le détruise...

C.M. A un moment, il avait parlé d'en faire une maison de l'artisanat...il voulait la maison pour la ville...Mais, nous, nous sommes attachés à cette maison. Comme je vous le disais, nous sommes des terriens : on aime la terre.

M.D. Justement, vous avez pu garder la maison mais pas les terres. Comment avez-vous vécu le fait qu'on vous prenne vos terres ?

C.M. Très mal. Et puis, avec les étudiants, on a eu des moments très pénibles, notamment pendant les fêtes de l'Eigsi...Et puis, il y a les immeubles à côté avec leurs piscines. Mais bon, l'été, quand nos 14 petits enfants sont là, ça doit faire autant de bruit que la piscine.

M.D. Excusez-moi de vous demander cela, mais votre père a vécu la construction du port ?

C.M. Papa est décédé en 1985. Il a vécu la construction du port mais pas très longtemps parce que ma mère est morte en 1976 et il est parti très vite vivre à Paris chez une de mes sœurs. Donc, il n'a pas connu les immeubles...

M.D. Et alors, vous, vous avez vu la naissance du port ?

C.M. Alors, ce qui est intéressant au port, c'est qu'on voit toujours la vieille digue en pierre qui doit faire 2 mètres. Ils l'ont conservée. Elle commence au bord de la plage. Quand il y avait la fête des mères, on y allait avec nos enfants...

M.D. Tant que j'y pense, vous avez connu le Tropicana et les deux bars...

C.M. Je n'allais pas au Tropicana mais c'était très connu des Rochelais.

M.D. Au fait, qu'a fait votre père vu qu'il n'avait plus ses champs ?

C.M. Il était à l'âge de la retraite. Et puis, mon mari avait sa ferme. Nous n'avons pas été touché au point de vue économique mais au point de vue psychologique et sentimental, on a quand même été très touché. Et je le suis toujours...

M.D. En fait, finalement, vous avez quand même eu un peu de chance dans votre malheur puisque votre père allait être à la retraite. Il aurait été plus jeune, ça aurait été embêtant. Et les travaux qui continuent encore, ça vous fait quoi ?

C.M. Il y a 15 ans qu'on voit des grues. Là, il n'y en a plus qu'une mais il n'y a pas encore très longtemps, trois ou quatre mois, quand on était sur le perron, on en voyait cinq. Et quand ils ont construit La Rochelière, il y a eu une très grosse tempête. C'était à l'époque du Grand Pavois et ils avaient mis des camions de l'armée le long des bâtiments du Grand Pavois pour couper le vent. Et alors, on a eu peur que les grues du chantier d'à côté tombent sur notre maison. Mais heureusement, non...Enfin, on n'y peut rien. C'est le lot de tous les gens qui sont au bord des villes alors qu'à la base, on était un quartier perdu. Une fois, j'étais jeune mariée et j'avais dit à mes amies que Les Minimes allait devenir un quartier résidentiel parce que papa était très au courant par son avocat. L'une d'entre elles m'avait dit, et ça m'avait un peu vexée : « mais, qui voudra bien aller habiter là-bas ? ». Vous savez, les Rochelais, une fois passé le Vieux Port, ce n'était plus La Rochelle. Le bassin des chalutiers, ce n'était déjà plus La Rochelle.

M.D. Et puis, le quartier des Minimes avait une réputation de quartier un peu « malfamé », non ?

C.M. Pas malfamé parce que les gens n'étaient pas méchants, mais très pauvres. C'était moins dangereux que maintenant avec les sorties de bar etc...Les gens étaient miséreux mais pas du tout méchants.

M.D. Et maintenant, a posteriori, que pensez-vous de l'aménagement d'un port de plaisance à La Rochelle ?

C.M. Je pense que c'est très bien parce que vous savez, nous sommes des gens de la mer, aussi. Quand je ne suis pas au bord de la mer, je suis horriblement malheureuse. Et mes enfants sont comme moi. Mon dernier fils, qui est vraiment un passionné de mer avec sa

femme et ses enfants, quand il arrive à La Rochelle en vacances, ils vont faire le tour du port...Je trouve ça très bien, le port des Minimes. Je trouve que ça a donné beaucoup de travail. Et, c'est ça qui a fait quand même la notoriété de La Rochelle.

M.D. Par contre, on sent que vous regrettez un peu toutes les constructions immobilières qui ont suivi la construction du port ?

C.M. Oui, beaucoup. J'aimais mieux voir mes champs avec les vaches...Et puis, l'été, vous avez quelqu'un à chaque balcon. Alors, on a planté des arbres...

M.D. C'est vrai que leur regard doit être attiré par cette vieille demeure au milieu des immeubles...

C.M. Alors, quand les arbres sont en feuille, on ne voit pas beaucoup. Malheureusement, il y en a un qui est tombé...mais autrement, on est quand même bien caché. Mon père s'est démené pour avoir une bande d'une dizaine de mètres pour pouvoir faire cette haie en prévision des futures constructions. Enfin, je ne vais pas dire que je m'habitue, mais bon c'est comme ça et ça arrive à beaucoup de gens maintenant.

M.D. Et, la succession est assurée pour le domaine ?

C.M. C'est un peu le problème parce qu'on a trois enfants. Et puis, maintenant avec la surenchère sur l'immobilier...Mon mari a une retraite d'agriculteur, vous devez être au courant que c'est minable. Et alors, avec l'augmentation du prix de l'immobilier, on se retrouve maintenant avec l'ISF. On a le problème des gens de l'île de ré : on a un patrimoine et pas d'argent.

M.D. Et le projet d'extension du port des Minimes, vous en pensez quoi ?

C.M. Ça ne me gêne pas du tout. On verra ce que ça donne après dans le chenal.

Simone Milovidoff

Simone Milovidoff est la fille de la propriétaire de la ferme Dagneaud, et ancienne propriétaire d'une maison qui fût détruite lors de la construction de la résidence *Les Quais de La Rochelle* aux Minimes.

Marie Dussier *Que représente Les Minimes pour vous ?*

Simone Milovidoff Toute ma famille proche a vécu là : papa, maman, grand-mère et grand-père. C'est en 1900, je crois que mon grand-père est venu s'installer là. Ensuite, mes parents sont venus en 1929 ou 1930. C'est une suite logique de famille. Je suis née là parce que c'était la guerre de 14. Ma naissance, c'est 1917 : papa était à la guerre, évidemment, et maman était chez sa maman. Donc, je suis née aux Minimes et ma sœur aînée également : nous étions cinq. C'était une ferme mais de toute façon, la ville étant très proche, on n'a jamais vécu comme les gens que j'ai connu de ma famille qui sont des gens qui avaient des terrains aussi et qui étaient beaucoup plus loin. Ça n'a jamais été la campagne. D'abord, dans ce village, il n'y avait presque que des marins : des marins pêcheurs, peu de marins de marine militaire et il y avait beaucoup de pêcheurs d'huîtres et on trouvait également quelques dockers. Mais c'était tout petit...

M.D. *Donc, il y avait un lien avec le centre ville ?*

S.M. Oui, moi, je suis allée à l'école à Valin. Donc, on n'est des faux propriétaires terriens alors que c'était bien sûr un métier : il y avait quelques vaches, du lait et des céréales.

M.D. *Vous aviez beaucoup de terrain ?*

S.M. Ca faisait 17 hectares.

M.D. *Et vous aviez cette ferme dans la famille depuis longtemps ?*

S.M. C'est un oncle de mon grand-père qui l'avait achetée et mon grand-père est venu en 1900.

M.D. *Donc, cette ferme existait avant que vous arriviez ?*

S.M. Oui. Au temps de Richelieu, il y avait un hôpital de militaires et des gens qui mourraient, donc, il y avait un cimetière mais on n'a jamais été le chercher. Donc, à part ça, le terrain a, je pense, toujours été cultivé.

M.D. *Il n'y avait pas une autre ferme ? La ferme Gaillard ?*

S.M. C'est la même ! Parce qu'en fait mon oncle s'appelait Gaillard.

M.D. *Alors, où était située le ferme Dagneaud ?*

S.M. En fait, elle était située avant la pointe qui était une zone militaire comme la pointe de chef-de baie.

M.D. *Vous êtes restée aux Minimes jusqu'à quel âge ?*

S.M. J'avais 22 ans quand je me suis mariée en 1939. Et puis après, j'ai voyagé avec mon mari pendant 30 ans. Mais, je revenais régulièrement à La Rochelle au moins 2 ou 3 fois par an. Mais je restais dans la famille plutôt que de faire d'autres connaissances. Donc, il y a toute une période où j'ai fréquenté à La Rochelle uniquement ma famille. Ensuite, quand mon mari a pris sa retraite, il a voulu absolument habiter aux Minimes,

donc, nous avons fait construire une maison juste à l'endroit où sont construits les quais de La Rochelle. Cette maison a été construite, en 1967-1968 je crois, sur un terrain que nos parents nous avaient donné...

M.D. Mais, à cette époque, le projet de réaliser un port était déjà d'actualité, non ?

S.M. Il était d'actualité, puisque le maire Salardaine voulait absolument un port. Donc, on en parlait. Il y avait les pour et les contre mais en général, ceux que je connaissais étaient plutôt contre. Donc, cette maison a été construite mais il y avait une Zone d'Aménagement Différé...Et puis, on a changé de maire. M.Crépeau s'était présenté contre le port et il s'est empressé de le faire dès qu'il a été élu... En tout cas, les projets de M.Salardaine étaient un peu farfelus : il faisait des immeubles en travers sur les digues...

M.D. Vous avez quand même pris l'initiative de faire construire une maison malgré ce projet ?

S.M. Oui. Au début, quand nous avons construit notre maison, nous ne savions pas où exactement la route devait passer. Donc, la maison a fini par se trouver entre deux routes...Donc, c'était à nous de choisir. C'est l'entreprise Batiroche qui s'occupait de ce travail de construction et eux, ça les intéressait forcément que nous partions car ils avaient besoin de notre terrain pour faire leur ensemble. Donc, on s'est mis d'accord, car quand on y réfléchit, ce n'est pas tenable d'avoir une route devant et une autre derrière sa maison. De plus, la population qui fréquentait le port a changé : c'était des gens qui venaient de partout. L'esprit et la tranquillité des Minimes n'existaient plus. Donc, on a échangé notre maison avec Batiroche contre celle-ci que je voulais, bien qu'elle soit en mauvais état. Le maire a donné son accord pour cet échange de maisons. Ensuite, Batiroche nous a restauré cette maison.

M.D. Avez-vous le sentiment d'avoir été lésée lors de cette transaction ?

S.M. Non. Je n'ai pas été lésée. Ça se valait. Ici, nous sommes dans une rue importante et là-bas, ça prenait de l'importance. Donc, je pense que c'était raisonnable des deux côtés.

M.D. Et puis, de toute façon, ils auraient sûrement construits des immeubles à côté de votre maison, non ?

S.M. Bien sûr. Ce n'était déjà plus vivable pour moi en 1975-1976. Et nous sommes partis des Minimes en 1979. Nous avons emménagé début 1973. De toute façon, nous n'avions pas de projet fixe. Il faut savoir que toute la France était en évolution. Il y avait des constructions et des choses nouvelles absolument partout. Donc, il était sûr que La Rochelle allait continuer... Et cette idée d'utiliser cet espace qui était déjà entre des digues, pour faire un port, c'était évident. A la base, il n'y avait que des petits bateaux de pêche qui étaient là.

M.D. Et vous possédiez un bateau vous aussi ?

S.M. Oui.

M.D. Donc, logiquement, vous avez du avoir une place gratuite à vie ?

S.M. Absolument. En plus, mon mari adorait la pêche et la mer. Donc, nous avons notre bateau au port.

M.D. Parlons un peu de votre mère qui était propriétaire de la ferme Dagneaud : comment a-t-elle vécu tout cela ?

S.M. C'est difficile à dire...Les sentiments sont très mélangés. Maman n'a jamais été vraiment une personne de la campagne. Elle préférait très nettement la ville. Elle avait ses habitudes chez elle, mais peut-être aussi une envie de changer. Mais, elle a quand même attendu 14 ans à savoir qu'elle devait partir...

M.D. 14 ans ? C'est beaucoup dans une vie...

S.M. Comme vous dites. Maman est morte à Pâques et ils ont commencé en Décembre ou Janvier à mettre les premières planches au niveau du Lazaret.

M.D. En quelle année ?

S.M. 1969. et ma mère est morte en 1970.

M.D. Donc, elle a vu le début des travaux ?

S.M. Non, elle était malade, donc elle ne sortait plus. Finalement, elle est morte sans rien savoir.

M.D. Mais, on l'avait quand même informée de sa future expropriation ?

S.M. Oui, tout se faisait par courrier. Elle savait qu'elle serait expropriée mais pas quand exactement. Et puis, nous avions la presse. Et puis, il faut dire que les gens venaient se promener et voir les travaux.

M.D. Donc, officiellement, votre mère a su qu'il y allait avoir un port dans les années 1960 mais elle ne savait quand elle devrait partir ?

S.M. En fait, ce qu'elle aurait souhaité, c'est qu'on lui achète tout de suite la ferme. Elle a attendu 14 ans...

M.D. Et qui se chargeait de fixer les prix des maisons ?

S.M. Le conseil municipal s'en chargeait. Nous n'avions pas notre mot à dire. Ils fixaient le prix du terrain. Nous ne pouvions pas vendre à quelqu'un d'autre. Par contre, dans les années 1950, mes parents avaient vendu une bande de terrain au niveau de la rue de la Sauvagère et des maisons ont été construites et elles sont toujours là...

M.D. Et alors, vous avez vécu 22 ans aux Minimes avant de vous marier. La vie là-bas ressemblait à quoi ? C'était une vie de village ou plutôt de quartier ?

S.M. Je peux dire que je n'ai jamais partagé. Il y avait une foire une fois par an. Ça se terminait toujours par des bagarres. C'était des gens qui avaient l'habitude de boire et ils adoraient se disputer et se servir de leurs poings. Donc, invariablement, ça se terminait comme ça. Autrement, je peux dire que je connais toutes les maisons des Minimes. Je crois que je suis allée dans toutes. Je connaissais pratiquement tous les gens parce que d'abord, c'est petit. Et puis, j'allais porter du lait aux gens. Mais, de fréquentation amicale, j'en avais très peu. J'allais à l'école avec Marcel DESHAIES ?, il était le fils du militaire qui avait une occupation de gardien au fort. Autrement, nous n'avions pas du tout la même façon de vivre que les habitants des Minimes : ils étaient dockers, marins, pêcheurs d'huîtres. Donc, ils avaient d'autres préoccupations que les nôtres.

M.D. C'est vrai que Les Minimes avaient à l'époque une certaine réputation...

S.M. Uniquement parce que les gens adoraient se battre : c'était une grande distraction. Ils buvaient et ensuite se battaient. Juste à côté de chez nous, il y avait une femme qui ne faisait pratiquement rien d'autre que de boire. Elle avait une petite fille qui avait trois ans et elle avait droit à des biberons de vin blanc...

M.D. Et au niveau des commerces ?

S.M. Il y avait deux cafés-épiceries et le Tropicana. Les deux cafés avaient une salle de bal, surtout celui qui se trouve au niveau de l'actuel restaurant Le Plaisance.

M.D. Comment s'appelait ce café à l'époque ?

S.M. On l'appelait Chez CARDIN ? et l'autre s'appelait Chez HUSSERAU ?

M.D. Et donc, il y avait aussi le TROPICANA...

S.M. Oui. C'était un café. C'est un homme qui est venu d'ailleurs. Il a acheté une petite maison qui devait appartenir à la douane. Ce café se trouvait tout à fait au bout vers la digue du Lazaret juste à côté des maisons.

M.D. A côté de la plage ?

S.M. A l'époque, ce n'était qu'une plage. C'est au moment de la construction du port qu'on a aménagé la plage en faisant venir du sable de l'île d'Oléron. Donc, il y avait une petite route qui montait pour accéder au TROPICANA, à côté du chemin casse-gueule. On l'appelait comme ça car les pêcheurs d'huîtres, à force de remonter par la falaise, ont fini par creuser un petit escalier. Mais, il n'existe plus, car les allemands ont construit un plan incliné en ciment pour faire descendre leurs chars amphibies. Et donc, le TROPICANA se trouvait côté mer au Nord mais tout à fait au coin de ce petit chemin. Le propriétaire voulait que les gens viennent chez lui en bateau.

M.D. C'est original.

S.M. Oui. Le bateau venait du Vieux Port et il accostait directement sur les galets. Il y avait un petit débarcadère en bois. Il y avait même un bowling. Et puis, il possédait déjà un café rue de la Chaîne. Donc, la clientèle du TROPICANA était la même : on s'amusait, on buvait mais entre nous...

M.D. Ce monsieur s'appelait Maurice DURET, non ?

S.M. Oui, c'est cela.

M.D. Est-ce que d'autres habitants des Minimes ont été expropriés ?

S.M. Il y a Serge MOINSSEAU ?. Sa maison a été détruite. Il faisait partie de cette tranche de gens qui avaient acheté du terrain dans les années 50. Donc, sa maison était neuve. Mais son emplacement gênait. Donc, la ville lui a donné un autre terrain de l'autre côté. Pour lui, c'était logique, ça ne l'a pas gêné de se faire exproprier. Il était d'accord avec Crépeau.

M.D. Justement parlons un peu de Michel Crépeau. Au départ, il était contre le port de plaisance, non ?

S.M. Oui. C'était juste pour les élections. Tout de suite après, il était pour le port. C'était dans l'air.

M.D. Mais, de toute façon, pouvait-il revenir en arrière ? Le port était déjà creusé...

S.M. Non, c'étaient les tous premiers travaux...On avait mis des palplanches. Ils avaient installé des pompes qui vidaient la vase. Les tuyaux allaient jusqu'au Marais Perdu qui commençait à être envasé car il y avait à la base de l'eau dans le marais. C'était un chantier...Le tuyau passait par une petite digue qu'avait construit mon oncle Gaillard au niveau des Quais de La Rochelle, car il en avait assez d'avoir les pieds dans l'eau. Et cette petite digue a été déplacée, je ne sais pas pourquoi. On la retrouve aujourd'hui du côté du Mail, après la Villa Richelieu, au niveau du point d'observation. Ils ont refait une digue avec ces vieilles pierres...

M.D. Pour vous, finalement, la création du port est quelque chose de négatif, non ?

S.M. C'est-à-dire que je serai restée volontiers aux Minimes. Mais, pas dans cette cohue. Donc, j'ai préféré partir et je suis contente de ne pas y être. Mes petits-enfants n'y vont pas non plus. Ils n'y vont pas. Moi, je suis restée longtemps sans y aller...

M.D. C'était trop douloureux ?

S.M. Oui. Mais maintenant, je suis passée au dessus de tout cela. Je rêve de temps en temps dans mon sommeil : je revois vraiment comment c'était...et ça me fait du bien.

M.D. Alors, vos petits-enfants ont vu aussi la construction du port ?

S.M. Oui, même s'ils étaient petits. Ils venaient en vacances. Donc, ils évitent d'y aller. L'un d'entre eux, Pierre, m'a dit un jour : « De toute façon, on ne s'y reconnaît pas... ».

En fait, on avait notre place aux Minimes et on ne l'a plus. Donc, on est étranger à ça...

M.D. Vous auriez aimé conserver quelque chose là-bas, un petit bout de terrain par exemple ?

S.M. Non, parce que tout est changé. C'était calme, tranquille, maritime. Et tout à coup, vous êtes dans une cohue invraisemblable de gens qui vous bousculent, qui rentrent

chez vous. Il y en a même qui cueillaient les fleurs de notre jardin. C'était épouvantable. Je n'aimais pas beaucoup la foule avant, car on a toujours été dans des espaces grands, tranquilles et surtout personnels. Si je me sens bien ici, c'est que je suis chez moi...

M.D. En fait, la construction du port était devenue l'attraction en quelque sorte ?

S.M. Oui, c'est cela. Pendant une dizaine d'années, tout le monde allait voir les travaux. En fait, on a vécu dans notre maison de 1973 à 1979.

M.D. Donc, vous avez vu les premiers plaisanciers arriver ?

S.M. Oui, mais ils venaient d'ailleurs. Les Rochelais, eux, ont boudé pendant longtemps les Minimes.

M.D. Et maintenant que vous avez vu l'ouvrage terminé et ce qu'il a apporté à la ville, qu'en pensez-vous ?

S.M. Je pense que c'est une chose inutile pour beaucoup. C'est une chose très agréable pour tous ceux qui font du bateau mais c'est une chose tout à fait inutile pour tous ces gens qui ont acheté un bateau qui reste là. Et dieu sait s'il y en a. Je ne sais pas à quoi ça rime. C'est comme s'acheter des skis et ne pas en faire...

M.D. Et que pensez-vous du projet d'extension ?

S.M. Je trouve que c'est tout à fait inutile ce qu'ils font. Et tant qu'à faire quelque chose, je pense qu'ils devraient plutôt le faire là où il y a de la place, c'est-à-dire côté Sud. S'ils font un port de ce côté-là, je comprends car ils ont des bateaux en attente. Mais, s'il y a encore beaucoup d'imbéciles qui achètent d'autres bateaux pour ne pas s'en servir, ils n'auront pas encore assez de place...



Daniel Pesché

Daniel Pesché est l'un des architectes urbanistes ayant participé à l'aménagement des Minimes.

Daniel Pesché Ce qui va rester autant de temps après, c'est les hommes et évidemment ce qui est sur le terrain. Mais, ce qui est sur le terrain, ça va paraître d'une banalité totale. Les gens de votre âge ont l'impression que ça a toujours été là. Et puis, finalement, c'est chez les anciens qui ont participé à ça que ça réveille des passions, des souvenirs... Jean-Claude Menu m'avait écrit pour me dire : « mais, il y a plein de choses qui sont fausses dans votre revue, il faut qu'on se rencontre... ». Rémy Madier, qui a été interviewé par l'éditeur au cœur de cette revue fait aussi des livres et des articles dans les journaux pour dire : « mais, Les Minimes, c'est moi... ». Il y a plein d'anciens qui considèrent que Les Minimes, c'est grâce à eux. Ils sont les pères des Minimes.

Marie Dussier Là, je ne comprends plus... Dans son livre, M. Menu explique qu'il est l'initiateur du projet. Et dans mes recherches aux archives, le nom de M. Madier apparaît. Ils font partie de l'équipe Salardaine, en fait ?

D.P. C'est une idée de l'équipe Salardaine. Comment est-ce que Salardaine était entouré, je ne pourrais pas vous le dire. En 1971, j'étais encore étudiant en archi... Mais ça, ce sont les vieilles histoires rochelaises, donc je ne suis pas très sûr de moi là-dessus... Je ne sais pas comment Salardaine était entouré et il n'en est pas resté beaucoup de traces, ce n'était pas un Michel Crépeau. Venant du national, il y avait un certain nombre de gens qui s'intéressaient à ce territoire pour devenir député, pour y faire des affaires. Il faudrait remonter à d'autres histoires de l'époque Dechartre et de « coups » liant finance et politique comme un lotissement de vacances avec aéroport qui devait se faire aux Evières sur l'île de Ré. Ça ne s'est jamais fait parce que l'affaire a capoté... mais dans des conditions qui financièrement, politiquement, juridiquement étaient très floues. Il y a un livre sur Les Evières qui s'appelle « L'île aux requins » qui relate cette période.

M.D. Vous étiez sur La Rochelle déjà ?

D.P. Oui, je suis né à La Rochelle. Dans ce flou, chacun croit maintenant très sincèrement que c'est lui qui influençait le pouvoir. Bon, cette époque-là est révolue depuis un long-temps fort heureusement même si de temps en temps, on voit des épiphénomènes...

M.D. Notamment le projet de Rémy Madier de faire un tunnel...

D.P. J'en tire des leçons quand je vois ça. Je me dis : « j'approche de la retraite, que je ne vienne pas donner des leçons quand je vais être à la retraite ». A mon arrivée à La Rochelle en 1974-1975, architecte et urbaniste de formation, je suis engagé par Alain Chenais, l'architecte en chef des Minimes, de Villeneuve-les-Salines et qui était l'urbaniste conseil du Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple (SIVOM).

M.D. Ça fait quand même un bout de temps...

D.P. Ça fait un sacré bout de temps. J'étais tout jeune avec mon petit diplôme en poche. Chenais m'engage et donc les études sont faites dans son atelier au sein du SIVOM et

de la mairie de La Rochelle parce que l'atelier se trouve alors dans les murs, donc très proche des élus. On travaille pour le compte de Michel Crépeau sur le développement des Minimes avec des orientations qui sont données par les élus et des suggestions qui peuvent être faites par des techniciens qui ne sont pas uniquement du SIVOM, de la mairie mais aussi de l'état qui est encore très présent à ce moment-là...

M.D. Est-ce que vous avez vécu le renversement de situation concernant le port, quand on a décidé de ne plus construire le Sextant ?

D.P. Non, parce que ça s'est passé au moment de l'élection de Michel Crépeau. Si on peut dire que quelqu'un est à l'origine du port dans sa forme actuelle, c'est plutôt Crépeau. Parce que sans lui, on serait dans une forme complètement différente. C'est ce que j'ai appelé « la tentation de la Marina » qui bascule au moment où Crépeau arrive.

M.D. C'est vrai qu'avant 1971, le projet consistait à faire une marina.

D.P. C'était une énorme marina !

M.D. Avec une pyramide de 140 mètres de haut, je crois ?

D.P. Oui, c'étaient des choses complètement folles. Je me souviens puisque j'étais étudiant en archi : il y avait à la foire exposition le stand de la ville de La Rochelle ou le stand des Minimes où l'on présentait une maquette de ce que serait le port des Minimes. Et puis, les bons citoyens rochelais devaient donner leur avis sur la forme de la tour qui serait le signal à l'extrémité de la pointe des Minimes pour savoir si ce serait un cylindre, une pyramide, ou un cône. Et on votait pour donner son avis...C'était faramineux, mais je ne sais plus qui à l'époque je me suis dit : « mais, c'est complètement ridicule, ce truc-là est idiot ». Je ne peux même pas en être sûr tant on était dans une époque de Trente Glorieuses où les projets les plus fous nous semblaient être des signes de dynamisme, d'avenir et excitaient autant les architectes, les urbanistes et tout le monde. Fort heureusement, Crépeau a eu une vision saine en disant : « attention, ce n'est pas comme ça qu'on va construire l'avenir de la ville de La Rochelle ». Et aujourd'hui, force est de constater qu'il a eu raison et que probablement, un certain nombre de critiques qui se font par tout un chacun au café du commerce aujourd'hui, c'est : « Les Minimes, c'est trop dense. Les Minimes, c'est trop haut. Les Minimes, c'est trop... » Si ce n'était pas passé par là, qu'est-ce que ça serait ?

M.D. Et, vous avez connu Les Minimes au début de son aménagement ?

D.P. En arrivant en 74-75, j'ai travaillé chez Chenais sur la définition du plan d'aménagement de zone. Les Minimes étaient constitués sous forme de ZAC...

M.D. Pourquoi ?

D.P. Parce qu'une ZAC, c'est une Zone d'Aménagement Concerté qui permet sur des grandes superficies d'avoir une vision d'ensemble de l'urbanisme et non pas je commence par un bout, je fais un truc, puis un deuxième et un troisième et quand j'arrive à la fin du programme, on a des choses très disparates qui se sont construites...La ZAC est une procédure qui ressort aujourd'hui : on a des projets de ZAC sur une dizaine de communes de la CDA car ça nous semble de nouveau le moyen de faire de l'urbanisme concerté qui tienne la route. Donc, une ZAC à l'époque, c'est une évidence pour tout le monde et moi qui sors de mes études, c'est ce que j'ai appris à faire. J'ai connu les Zones à Urbaniser en Priorité qui ont donné les grands quartiers d'habitat et les difficultés sociales qu'on connaît aujourd'hui. Déjà, dans les années 1970, on comprend que ce n'est pas la voie qu'il faut suivre et on en tire les leçons. Et se met en place un nouveau dispositif qui s'appelle la ZAC qui permet de regarder la cohérence des aménagements, la cohérence des financements et qui permet de maîtriser les terrains. La cohérence des financements, ça veut dire que le projet de construction sur Les Minimes va permettre de financer le

projet du port, à travers un équilibre financier. Sinon on aurait cédé des morceaux de terrains à chaque promoteur, il aurait construit pour lui-même, il aurait revendu fort cher, il se serait mis la différence dans la poche et le port aurait été supporté par le contribuable rochelais. Mais, là, il était pour une part supporté par les bénéficiaires des promotions.

M.D. Donc, si je comprends bien, les promoteurs devaient avoir votre agrément. Ils venaient vous présenter leur projet à l'urbanisme ? Ou alors, vous participiez aussi aux projets ?

D.P. On a établi une ZAC, un plan d'aménagement de zone, un règlement, un bilan financier et un programme où la ville indique qu'il se construira tant de logements. On va vendre les terrains tel prix, parce qu'on imagine que les promoteurs vont vendre les logements tel prix et que donc, une certaine marge leur revient, c'est normal, mais vient aussi à la collectivité. Cette marge de la collectivité va aller aux équipements, dont le port. Donc, une ZAC, je me résume, un programme, un plan d'aménagement de zone, un règlement et un bilan financier. Le plan d'aménagement de zone sur lequel j'ai travaillé, c'est une sorte de mini-règlement d'urbanisme sur un territoire qui dit : « là, on aura le droit de monter à telle hauteur ; là on aura le droit d'être à telle distance des voiries ; là on devra avoir une architecture qui sera plutôt comme-ci ou comme-ça ». Et à partir de ce plan d'aménagement de zone, on fait un concours d'architectes et promoteurs en disant, à l'échelle nationale qu'on est intéressé de savoir ce que les promoteurs viendraient nous proposer comme architecture sur ce territoire-là.

M.D. Je crois qu'il y a eu 9 projets, non ?

D.P. Oui, on a reçu de l'ordre d'une dizaine et on en a retenu six. C'est sur l'architecture qu'on a choisi ces projets car le financement n'entraînait pas en ligne de compte. Les concurrents savaient combien les terrains seraient vendus, donc combien ils donneraient à la collectivité. Donc, la sélection s'est faite uniquement sur l'architecture, le programme et l'insertion dans le site.

M.D. Au niveau des tarifs, c'était plutôt préférentiel pour eux ou pour vous ?

D.P. On ne peut pas le dire comme ça. C'est la donnée de départ, donc vous l'acceptez ou pas. Ce qu'ils savaient, c'est que cet argent qui irait à la collectivité servirait notamment à construire un port qui serait évidemment extrêmement intéressant pour eux puisque c'était la raison d'être de leurs constructions. Donc, on reçoit des projets. Il y en a certains qui nous paraissent complètement à côté de la plaque : on avait des pinèdes, c'est-à-dire que sur les dessins des architectes, on avait un sous-bois incluant quelques maisons type Cap Ferré ou certains endroits de la Côte d'Azur avec des villas plus ou moins luxueuses. Ce n'était pas du tout ça qu'on voulait. On voulait faire un morceau de ville et on était quand même dans la suite de ce qui avait été envisagé du temps de S. Même si on avait beaucoup réduit, on savait qu'on voulait bien un quartier et pas un lotissement au bord de la mer, comme on aurait pu en trouver n'importe où. On construisait aussi La Rochelle. On agrandissait La Rochelle.

M.D. Il y a eu la construction de l'IUT en même temps, si je me souviens bien ? En 1973 ?

D.P. Non, l'IUT était déjà construit sur tous les plans d'origine de conception des Minimes...La tentation de la marina, c'est avant 1971. C'est entre 1971 et 1984-1985 continue sur la lancée du projet de port complété par des résidences à terre avec une volonté de départ que ces résidences soient un quartier de La Rochelle. Et on imaginait que ça serait pour les rochelais. Or, on se rend compte que les rochelais sont assez réticents et ne viennent pas d'emblée. Les promoteurs qu'on a choisis en 1975 avaient imaginé eux aussi que les rochelais viendraient et donc avaient prévu d'assez grands logements familiaux. Finalement, la clientèle majoritaire qui s'y intéresse, c'est une clientèle extérieure

liée au nautisme : monsieur a le bateau dans le port et pour compenser, madame a la résidence secondaire.

M.D. Dans ce que j'ai lu, était surtout indiquée la présence de studios, d'appartements de vacances... ?

D.P. A l'origine, on était parti sur des appartements familiaux de type 3, 4. Alors, on a revu le plan de financement parce que ça changeait un peu la donne financièrement et le nombre de logements a considérablement augmenté. Entre le moment où on a attribué les sites aux six promoteurs retenus et le moment où les premiers immeubles commençaient à se terminer, les promoteurs ont transformé à toute vitesse, leur projet de type 4 en projets de deux type 2.

M.D. Donc, il a fallu transformer tout ça ?

D.P. Ce sont les promoteurs qui s'en sont chargés. Ils avaient une architecture que nous avons retenue. On leur avait attribué des morceaux de terrains en fonction de cette architecture sur les 29 hectares de la pointe : on avait décidé de placer les bâtiments qui nous semblaient les plus maritimes, ceux qui avaient les façades en bois, qui nous rappellent les cabanes ostréicoles et qui avaient une hauteur beaucoup plus modulée du côté de la pointe en transition de l'univers horizontal de la mer pour monter petit à petit : c'est le Ponant. Et puis, du côté du vieux village, on met celui qui nous paraît le plus « néo-charentais » : Les Quais de La Rochelle parce qu'il a des enduits clairs, des toitures en tuiles. Et entre les deux, on répartit les différents styles d'architectures. On n'a pas changé les architectures mais le nombre de logements a quasiment doublé sans augmenter la volumétrie des bâtiments. Et donc, la clientèle est devenue une clientèle de résidences secondaires.

M.D. Au niveau des étages, des niveaux des bâtiments, ça s'est décidé comment ?

D.P. Ça s'est décidé à travers le plan d'aménagement de zone dont je parlais tout à l'heure qui, lui fixait des hauteurs, des emprises, des coefficients d'occupation des sols. On avait toute une batterie de critères d'urbanisme chiffrés qui étaient assez anciens. L'urbanisme s'est toujours appuyé sur des critères mathématiques. Aujourd'hui, on utilise de moins en moins le coefficient d'occupation des sols qui est le rapport entre le nombre de mètres carrés de planchers construits par rapport à la superficie du terrain sur laquelle on construit. Aujourd'hui, on est en train de le supprimer. Néanmoins, à l'époque, on avait cette batterie de contraintes dont la hauteur. On avait une vision très claire de la forme qu'on voulait sculpter sur la pointe des Minimes et notamment on a fait en sorte qu'au Sud, se trouvent les bâtiments les plus bas et qu'au Nord, on ait les bâtiments les plus hauts de façon à ce que les bâtiments du Nord puissent regarder par-dessus ceux du Sud pour voir le soleil d'abord et la mer. Donc, on avait des hauteurs graduées du Sud vers le Nord... On imaginait une façade portuaire et puis on avait aussi prescrit une graduation de l'Ouest vers l'Est.

M.D. Et pourquoi avoir fait le choix de la ZAD ?

D.P. La ZAD, c'est la maîtrise des terrains. Quand on déclarait un territoire ZAD, ça figeait le prix des terrains, du foncier pendant 14 ans. C'est-à-dire que si vous achetiez au bout de dix ans, vous achetiez au prix de la date d'origine de la ZAD.

M.D. Pourquoi ?

D.P. Parce que vous comprenez bien que quand on crée un quartier comme ça, en commençant par une extrémité du quartier (il y avait 185 hectares à aménager au total sur Les Minimes et 29 hectares constituent la première ZAC), sur la frange de terrain qui se trouve juste à côté de la ZAC et qu'on n'a pas encore acquis, le propriétaire se frotte les mains en se disant : « on est en train de me construire un port, un quartier attrac-

tif, j'augmente la valeur de mon terrain ». Donc, le propriétaire fait une plus-value sans cause dont la seule cause est les équipements et le travail qui a été fait par la collectivité juste à côté de chez lui. C'est pour ça qu'on fige le prix des terrains.

M.D. Est-ce que vous avez dû procéder à de nombreuses expropriations ?

D.P. Ça, c'était le service des affaires juridiques qui s'en occupait. Je ne le sais pas précisément mais à l'époque, les ZAD étaient plus facilement appliquées que maintenant, on était moins sujets à des recours, à du juridisme...

M.D. Est-ce qu'il y en a eu quand même ?

D.P. Je ne sais pas. J'ai le sentiment mais ce n'est pas une certitude que les propriétaires à qui on achetait les terrains étaient déjà tellement contents de vendre ce terrain à ce prix-là parce que quand même le prix de la ZAD était un peu plus fort que le prix de la terre à blé qu'ils avaient à ce moment-là. On avait de l'agriculture là, quelques blockhaus, quelques « grignous », comme on disait à l'époque, qui vivaient dans les blockhaus, du marais et un peu de terre à blé avec des propriétaires qui étaient là depuis longtemps. La valeur de la terre, c'était la valeur de la terre agricole. Donc, pour peu qu'on en ait donné un peu plus ou même deux fois plus cher, ça pouvait être satisfaisant pour eux.

M.D. Donc, c'est la ville qui fixait le prix ?

D.P. Oui, mais à partir de la valeur du marché avant aménagement. Grâce à la ZAD, nous avons figé le prix des terrains. Nous acquérions les terrains, les aménagions et revendions des terrains viabilisés, c'est-à-dire sur lesquels arrivaient les routes, les réseaux et à côté desquels il y avait un port, à des promoteurs qui savaient quel était le prix et ce qu'ils avaient le droit de faire dessus au titre du plan d'aménagement de zone.

M.D. J'ai rencontré Mme Milovidoff, qui est la fille de Mme Dagneaud qui possédait la ferme du même nom : elle me disait que elle, ça ne l'avait pas plus marqué que ça, que c'était le progrès...mais, pour sa mère, ce qui a été difficile d'après ce qu'elle me racontait, c'est qu'elle a attendu très longtemps qu'on lui achète son terrain. Elle savait qu'elle allait être expropriée et elle aurait aimé partir mais on ne lui a a priori pas dit quand exactement elle devrait partir..

D.P. C'est plutôt de la petite histoire, mais sur les principes la ZAD donne évidemment une contrainte aux propriétaires puisqu'on fige le prix de leur terrain. Mais, a contrario, le propriétaire pouvait obliger celui qui avait figé le prix, le bénéficiaire de la ZAD à acheter tout de suite. Alors, qu'est-ce qu'il s'est passé avec la ferme Dagneaud, je n'en sais rien mais la loi disait ça. Donc, si le propriétaire mettait en demeure d'acquérir et qu'on n'acquerrait pas, la ZAD tombait pour ce morceau de territoire-là. C'était complètement logique comme ça.

M.D. Et, le choix de conserver le village des Minimes, c'était plutôt bien ?

D.P. Aujourd'hui, ça nous paraît plutôt bien. A l'époque, ça nous paraissait plutôt bien aussi mais on aurait pu se tromper. C'est ça la grande difficulté de l'urbanisme, vous venez me voir trente ans après et en trente ans, il y a des façons de percevoir la vie qui ont tellement changé que le dur métier d'urbaniste, c'est souvent d'avoir à rougir de ce qu'il a fait trente ans auparavant. A ce titre, on est train de démolir à Mireuil des immeubles qui ont été faits en 1965-1968, donc il y a quarante ans.

M.D. A cette époque-là, il y avait un esprit différent. Les habitats collectifs à cette époque avaient une autre image. C'était le progrès : les appartements étaient tout équipés. Il y avait l'eau chaude...

D.P. Bien sûr, le confort, l'hygiène. Il est bien clair que les urbanistes n'ont jamais fait des erreurs pour embêter le monde. Ils ont toujours essayé de faire le maximum compte tenu de leurs connaissances. Mais l'urbanisme dans l'après-guerre était plutôt le fait d'ar-

chitectes qui étaient peut-être de bons architectes mais qui n'avaient pas une culture de l'urbanisme et donc, ils faisaient avec ce qu'ils connaissaient. Aujourd'hui, la profession s'est professionnalisée si j'ose dire mais néanmoins, quand on conçoit de la ville, on doit avoir toujours dans l'esprit que dans 50 ans, on pourrait se dire : « mais, ce type-là était un fou dangereux... ». Alors, le vieux quartier, on l'a gardé : tant mieux. Mais, je ne sais pas si dans le projet Salardaine, il y était, je ne sais pas.

M.D. Non, il ne devait pas être préservé. Concernant le domaine de Coureilles...

D.P. Qu'est ce que vous appelez le domaine de Coureilles ? La ferme Dagneaud ?

M.D. Non, il est situé maintenant à côté de l'EIGSI, l'école d'ingénieurs...

D.P. Oui, c'est ça.

M.D. Il n'y a pas eu d'expropriation pour ce domaine ? Il a été classé monument historique ?

D.P. Je ne crois pas qu'il soit classé monument historique... Mais, c'était un petit bijou, et il ne venait pas à l'esprit des architectes de le mettre par terre. Ça aurait pu venir à l'esprit. Là aussi, est-ce que c'est bien, est-ce que ce n'est pas bien ?

M.D. C'était un petit peu garder un côté historique des Minimes ?

D.P. C'était un bâtiment remarquable pour tout le monde : pour Crépeau, pour les architectes...

M.D. Vous pensez qu'il va résister longtemps aux promoteurs ?

D.P. Je ne me suis pas posé cette question, mais oui, c'est vrai...

M.D. Le domaine commence à être entouré : il y a La Rochelière sur la gauche, l'EIGSI sur la droite, les archives départementales en face, c'est vraiment encadré...

D.P. Et quand on imagine le prix du foncier que ça représente, même si on démolissait le bâtiment, c'est difficile de dire un prix, mais ça doit valoir au moins 400 euros le mètre carré. Alors, il y a un espace boisé classé à conserver quand même. C'est la ville de La Rochelle et ses conseillers, qui à cette époque, ont établi le plan d'occupation des sols et qui ont décidé que cet espace boisé serait classé à conserver. Ça aussi, c'est une certaine vision à La Rochelle : « attention, il y a un bois sur ce territoire qui n'en possède pas beaucoup, on va y être attentif ». Je ne suis pas en train de vous dire non plus qu'on était attentif à tout et qu'on était brillant. Au contraire, il y a eu des coups de chance. A cette époque-là, on a fait des erreurs par rapport à l'environnement, par rapport à l'écologie. Le même cabinet qui était aussi architecte en chef de Villeneuve, avaient quelques années auparavant, pour une question de commodités d'urbanisation, passé les bulldozers pour remettre le terrain pentu à plat en prenant la partie de cailloux qu'on enlevait de la terre à blés et en la barrant dans une partie du marais pour gagner du terrain à construire. Donc, on a fait notre lot d'erreurs nous aussi mais il y a comme ça, des choses qui ont été bien faites.

M.D. Donc, du coup, les immeubles qui sont à côté du domaine de Coureilles n'ont pas pu être élevés comme peut-être les promoteurs l'auraient souhaité, ils n'avaient pas le droit, non ?

D.P. Ils n'avaient pas le droit parce qu'on l'a édicté dans le règlement d'urbanisme. Sur le bout de la ZAC des Minimes, c'est le plan d'aménagement de zone qui vaut plan d'occupation des sols et qui est fait à peu près de la même façon techniquement. Pour la ferme dont nous parlons, on est en dehors de la ZAC, c'est donc le plan d'occupation des sols qui prévaut. Et ce plan, lorsqu'il est étudié, prend en compte un certain nombre de choses comme ça : un boisement, on va se dire qu'il faut le classer à conserver ; un bâtiment remarquable existant, on va se dire qu'il faut s'en éloigner et faire en sorte que le prospect, c'est-à-dire le rapport entre la hauteur et la distance soit convenable.

M.D. Donc, ce domaine peut être amené à disparaître si le propriétaire reçoit un bon, un très bon prix de la part des promoteurs...

D.P. Il faudrait regarder le plan d'occupation des sols si on pourrait le faire mais peut-être bien oui.

M.D. Ce serait dommage...Bref, concernant Jean-Claude Menu, il travaillait aussi avec l'équipe municipale ?

D.P. Non, il était armateur et président de la Société des Régates Rochelaises. C'est comme ça que je l'ai connu.

M.D. Alors, il ne travaillait pas en parallèle sur un projet pour le port ?

D.P. Bien sûr que non. Son métier, c'était armateur. Il n'était pas dans l'équipe municipale, il n'était pas non plus dans l'équipe technique qui assistait l'équipe municipale. Non, il était armateur. C'était probablement quelqu'un d'éclairé sur la ville de La Rochelle. C'était un monsieur, président de la Société des Régates, il naviguait sur des beaux bateaux, c'était quelqu'un de respecté, c'était un citoyen...

M.D. Et, qu'est-ce que vous pensez de son livre ?

D.P. Je n'ai pas lu son livre. Et quand il m'a écrit pour me dire : « Pesché, il y a un certain nombre d'erreurs dans votre document ». Il me disait presque « jeune homme ». C'était sympathique, il m'a proposé de venir un jour boire un Whisky chez lui. Mais, j'ai écrit ça sans avoir l'impression que j'avais la science infuse et que je décrétais la vérité pour des siècles et des siècles. Les vérités sont multiples. J'avais écrit ce truc-là, j'avais d'autres chats à fouetter que d'aller refaire l'Histoire pour savoir si Menu ou Madier ou Chenais ou d'autres en avaient fait plus ou en avaient fait moins. A mon sens, l'urbanisme, c'est toujours une question collective. Et je ne crois pas du tout aux gens qui s'arrogent, dans cet après deuxième guerre mondiale, la paternité de tel ou tel grand projet d'urbanisme...

M.D. Donc, M.Chenais était à la base du projet d'urbanisme ?

D.P. Oui, il était le porteur du projet d'urbanisme depuis avant 1971. Là, il y a une partie de l'histoire que je ne maîtrise pas rigoureusement. Il a pris sa retraite le 21 septembre dernier, il était jusqu'à présent le directeur du service études urbaines de la communauté d'agglomération de La Rochelle... Il était auparavant salarié puis associé d'un architecte connu nationalement qui s'appelait Gomis qui était l'architecte en chef de Mireuil, puis l'architecte en chef de Villeneuve et des Minimes, je crois. Il est décédé probablement assez vite après avoir commencé à étudier les Minimes. Et Chenais, qui était son associé, a repris ses affaires sur le territoire de La Rochelle. C'est comme ça qu'Alain Chenais est devenu architecte en chef des Minimes et de Villeneuve-les-Salines. Gomis a manifestement participé au projet de Salardaine...

M.D. Est-ce que vous savez s'il reste une maquette du projet ? Quelque chose de concret ?

D.P. Je ne pense pas que la maquette existe encore. Je la revois encore quand elle est arrivée, c'était fabuleux : une maquette sur un fond noir et les bâtiments en plexi blanc. Il en existe des photos...

M.D. Le port en lui-même, il a fallu en dessiner la structure. C'est vous qui vous en êtes chargés ?

D.P. Non, c'était bien avant que j'arrive. Quand j'allais en boîte au Tropicana, je voyais déjà certains travaux du port se faire.

M.D. Oui, le chantier a commencé en 1969...

D.P. Peut-être. J'ai fait un stage chez Chenais 1974, puis j'ai fait mon service militaire et il m'a embauché en 1975.

M.D. Il y a eu des débats à propos de la forme des bassins ?

D.P. Je me souviens qu'il y a eu des débats autour du môle central quand je suis arrivé : Chenais essayait de faire passer sa vision du môle central mais je ne sais pas s'il a réussi pleinement...C'est surtout que si vous augmentez le linéaire de quais, c'est plus facile pour faire un port. Pour un port, ce qui compte, c'est son linéaire de quais. Aujourd'hui, on fait des pontons qui augmentent le linéaire mais il vaut quand même mieux avoir du linéaire de quais.

M.D. Sinon, pour vous, un port de plaisance à La Rochelle, ça paraissait logique ou ça aurait pu se faire ailleurs ?

D.P. C'est une évidence absolue. Moi-même, je faisais de la voile à La Rochelle, c'était l'image de la ville, c'était l'identité de la ville, le port et la voile. On avait un esprit collectif de voileux. Aujourd'hui, je me dis que c'était complètement idiot, que j'étais dans mon petit monde de petits bourgeois de l'époque qui avaient les moyens d'accéder au bateau alors que des tas de gens n'y accédaient pas...Mais, je n'en suis même pas sûr. On passait forcément sur le port de La Rochelle qui était encore une ville plus resserrée que maintenant. Et le port était l'identité et dans le port, il y avait des bateaux de pêche, des bateaux à voile et puis, dans le bassin à flot juste à côté, il y avait des chalutiers mais, il y avait les usines à charbon, les choses comme ça, dans les années 70. Il y avait encore de l'activité commerciale car même les bateaux de commerce n'étaient pas complètement partis à la Pallice. La Rochelle était encore un port. Alors qu'aujourd'hui, il m'arrive de dire : « La Rochelle a oublié qu'elle est un port ». Il y a un excellent bouquin de Fottorino, qui est journaliste au monde, qui a écrit « Rochelle », qui part de l'idée que la mer s'est « retirée ». Elle s'est « retirée » parce que comme on ne s'intéressait pas à elle, elle n'avait plus de raison d'être là. J'ai cette impression que les Rochelais s'identifiaient bien au port et aux bateaux et à la semaine de la voile qui se faisait encore dans le vieux port à ce moment-là... C'était une évidence de faire un port de plaisance à La Rochelle. Et c'était une des grandes capacités de Michel Crépeau de visionnaire de l'avenir, d'avoir de grands projets pour développer sa ville.

M.D. Alors, si je comprends bien, vous pensez que la construction d'un port de plaisance à La Rochelle a en quelque sorte détourné les Rochelais de la mer, qu'ils la boudent ?

D.P. Peut-être bien, mais ce n'est pas uniquement de ce port-là dont je parle. Celui-ci est encore accessible aux Rochelais. Il peut faire partie de leur vie. Pour prendre deux extrêmes à la fois géographiques et culturels, les Rochelais vont à la médiathèque et à la plage des Minimes. Donc, ce n'est pas extérieur, on ne leur a pas volé ça. On ne les empêche pas d'y aller. Quand je vois ce qu'il se passe au port de la Pallice aujourd'hui et qui se passe presque avec le port de pêche aussi...

M.D. Oui, c'est vrai. On dirait qu'on a chassé la pêche de la ville...mais c'était aussi pour des questions d'urbanisme, pour des projets immobiliers, non ?

D.P. Oui, mais je me souviens du moment où les discussions étaient fermes sur : Faut-il fermer le nouveau port de pêche à La Pallice par une barrière et un grillage et empêcher les Rochelais d'y aller. Et là, je travaillais sur La Pallice à ce moment-là, j'ai râlé très, très fort comme d'autres pour obtenir que ce ne soit pas le cas. J'étais de ceux qui se battaient pour qu'on puisse aller se promener et trouver un intérêt touristique et culturel au port de commerce de La Pallice. Aujourd'hui, je suis effondré de voir comment on fait des cicatrices dans la ville en fermant des morceaux de ville et en fermant ce qui est l'identité de la ville. On a amputé La Rochelle de son port de commerce récemment. Vraiment, c'est une amputation ! C'est quand même à mon sens l'identité de la ville. Donc, La Rochelle est en train de ne plus être un port. Quatre ports à La Rochelle : le port de commerce, le port de pêche, le port de plaisance et le port patrimonial. Mais le

port patrimonial, c'est joli pour faire une photo...

M.D. Est-ce qu'on peut dire que la pêche a été remplacée par la plaisance à La Rochelle ?

D.P. Non, ça ne remplace pas. Il y a une fonction qui s'éteint, une autre fonction qui naît mais l'une ne remplace pas l'autre.

M.D. Au niveau des emplois, il y a peut-être eu un transfert, non ?

D.P. Oui, mais ce ne sont pas les gens qui travaillaient dans la pêche qui sont allés travailler dans la plaisance. Ce ne sont pas les dockers non plus avec les systèmes de fonctionnement du port de commerce. Ce ne sont pas les mêmes. Et on perd à chaque fois une partie de son identité pour gagner une autre identité. Mais, le mot « remplacer » ne me convient pas parfaitement.

M.D. Aujourd'hui, le port des Minimes représente quoi pour vous ?

D.P. C'est curieux comme question. Là, vous ne me situez plus en professionnel.

M.D. Je ne veux pas que l'avis du professionnel, je veux aussi celui du plaisancier.

D.P. D'abord, commencer sa carrière professionnelle sur Les Minimes et aussi sur Villeneuve-Salines, c'est quand même important car ce sont de très grands projets qui marquent la ville. Rétrospectivement, on sent bien qu'on pouvait faire des grosses bêtises. Aujourd'hui, on peut se dire qu'on a à peu près limité les dégâts pour Villeneuve. Et, en tout cas sur Les Minimes, je trouve que c'est pas mal.

M.D. C'est vrai le quartier aurait pu ressembler à La Grande Motte...

D.P. Oui. Ce qui est passionnant, c'est de contribuer au développement d'une ville. Le port dans cette ville, n'est qu'un des modes de développement. Pour moi, c'est aussi important d'avoir travaillé sur Villeneuve, d'avoir travaillé sur La Pallice. J'ai travaillé de façon différente sur La Pallice en essayant de mieux raccrocher le port et le quartier et de mieux raccrocher les habitants à la ville de La Rochelle. C'était un quartier qui lui aussi était en train de partir. Il fallait réaffirmer que La Pallice et Laleu, faisaient partie de la La Rochelle. Je n'ai pas forcément obtenu les résultats sur lesquels je comptais. Mais, travailler à la constitution de la ville dans ses aspects physique puis désormais dans ses aspects sociaux : essayer de trouver les équilibres et savoir qu'il faut toujours se développer parce que sinon, la ville meurt. C'est ça qui est passionnant. Le port là-dedans, c'est important mais pas plus que de construire un terrain d'accueil pour les gens du voyage en ce moment pour loger une vingtaine de familles dans des conditions décentes.

M.D. Actuellement, il y a le projet de raccrocher La Pallice à La Rochelle ?

D.P. Non, on a vendu ces idées-là en 1990-1992. J'ai vendu le développement de La Pallice. Heureusement, les gens à qui j'ai vendu ça ont quand même bien marché, je pense à un hôtel-restaurant en particulier. Aujourd'hui, je crois que La Pallice n'est pas devenue ce qu'elle aurait pu devenir. On avait des atouts qui étaient tout à fait formidables qui vont finir par s'estomper et disparaître parce qu'on ne les a pas utilisés au bon moment.

M.D. C'est un quartier un peu abandonné...

D.P. Pas abandonné. Ça va devenir un atout économique important mais l'économie sans les hommes, je n'y crois pas beaucoup. Ça va devenir un quartier qui va être aménagé en se fondant dans les autres quartiers de la ville en perdant ses spécificités, en perdant son âme. Je trouvais que La Pallice aurait pu être un moyen de donner une autre image de La Rochelle à partir de son identité essentielle qui est le port et la mer. Là, on est coupé du port, on est coupé de la mer. Les « bo-bo » vont réinvestir ou réinvestissent ce quartier comme ils ont investi Tasdon ou Beauregard, et ce n'est plus La Pallice.



André Prévost

André Prévost est un habitant des Minimes et membre du comité de quartier.

Marie Dussier Alors, il paraîtrait que vous êtes le plus ancien habitant des Minimes ?

André Prévost Je ne suis pas le plus ancien en âge, mais la famille Prévost est la plus ancienne famille. Mon grand-père du côté de ma mère M. Morvan est arrivé de l'île d'Arz. Il était premier maître pilote (c'est lui qui rentrait les bateaux dans les ports) et il avait une maison petite rue Saint Nicolas et il a acheté une propriété entre le lycée hôtelier et l'avenue des Minimes. C'était sa résidence secondaire, il venait le dimanche. Après il est parti garder les morutiers sur les bancs de Terre-Neuve pour six mois, et quand il revenait, il allait aux Minimes.

M.D. Et la famille Prévost habitait aussi Les Minimes ?

A.P. Mon père, lui, habitait rue Saint Nicolas. Il y tenait une petite épicerie avec mes grands-parents. Et quand mon père est arrivé de la guerre de 14, il est venu habiter aux Minimes. Il a acheté la maison au 3 rue de Coureilles parce qu'avant c'était rue de Coureilles alors que maintenant, on l'appelle rue de la Sauvagère. Il est arrivé ici en 1920. Donc, j'ai deux frères qui sont nés en ville et les autres sont nés aux Minimes, à part moi qui suis né à la maternité le 18 mars 1932. Je vais avoir 75 ans. C'est à cette époque que mon père a été le premier président fondateur du comité de quartier. Donc, il a animé un peu le quartier dans les années 20 jusqu'en 30. Il est resté 50 ans au comité de quartier. Et moi, je suis au comité de quartier depuis 53 ans. C'est pour ça qu'ils m'ont fait président d'honneur.

M.D. Et alors, comment s'est passée votre enfance aux Minimes ?

A.P. On n'a pas eu une enfance malheureuse, au contraire. Mais, disons que nos parents n'étaient pas riches : mon père était charpentier de navire, ma mère était couturière. Vous savez, il n'y avait pas grand-chose aux Minimes. On avait juste la mer, la côte. On était toujours à la côte à pêcher ou des palourdes ou des huîtres... On allait à pied à l'école de Tasdon, au niveau de l'Eglise, été comme hiver, qu'il pleuve, qu'il vente. Et quand il n'y avait pas de cantine, il fallait faire la navette quatre fois par jour. Et puis, pendant la guerre, j'ai été évacué. Tous les enfants de moins de quatorze ans devaient être évacués de La Rochelle. Donc, j'ai été envoyé à Chazelle ? avec les frères de Notre Dame. J'y suis resté deux ans et je suis retourné aux Minimes en 1945. Mais à cause des bombardements, il ne fallait pas que les gosses restent là...

M.D. Et vous aviez des frères et sœurs ?

A.P. Oui. Mon frère Raymond est l'aîné. Il est né en 1918 et il est parti au régiment en 1938 et quand la guerre a été déclarée, il a été fait prisonnier et il n'est revenu qu'en 1945. Donc, ça a été sept ans de sa vie gâchés, de 20 ans à 27 ans. C'est sa jeunesse qui a été gâchée... Mon frère Georges, lui, comme il était mouleur fondeur, était un peu privilégié parce que les allemands avaient besoin de mouleurs fondeurs. Donc, il a été réquisitionné et donc, il n'est pas parti au STO. Mon autre frère, Marcel, puisqu'on était

quatre frères et une soeur, est parti à 14 ans des Minimes pour devenir apprenti chez des cousins qui tenaient une boulangerie à Cognac. Jean, lui s'est engagé pendant la guerre, il a été un peu résistant de la dernière heure, comme on dit. Ma sœur, elle, est restée à La Rochelle. Et moi, je suis parti à Chazelle obligatoirement de 1943 à 1945.

M.D. Alors, quand vous êtes revenu, vous étiez adolescent...

A.P. Je suis revenu là, j'avais 13 ans. J'ai fait un an encore à l'école de Tasdon où j'ai passé mon certificat d'études. Et puis, je suis rentré le 1er juin 1946 comme apprenti modeleur chez Baux ?, rue Saint Louis et j'y ai fais mon apprentissage de menuisier modeleur. Ensuite, j'ai travaillé chez " Bricénolas ? " et un peu aux ACRP ?. A l'époque, il y avait du travail, on partait d'un endroit et on rembauchait dans l'autre trois jours après. Et puis, je me suis marié en 1953 et on a habité juste en face, chez mes parents (rue de la Sauvagère) jusqu'en 1961. Et puis, ma mère est décédée. On est parti travailler à Paris jusqu'en 1966 dans une usine de machine à laver. Et quand les italiens sont arrivés sur le marché commun avec les Candice et les Indesit...Alors, pas de travail, plus de logement...Et, j'avais acheté cette maison pendant que j'étais à Paris. Je me suis dit " direction Les Minimes, au moins je serai logé...le travail, j'en trouverais toujours ".
Donc on est revenu aux Minimes.

M.D. Donc, vous êtes devenu le voisin de votre père ?

A.P. Oui, il habitait toujours en face. Il est décédé en 1970 et c'est mon frère Marcel, le boulanger, qui a acheté la maison. Donc, c'est resté dans la famille.

M.D. Et, vous avez retrouvé un travail ?

A.P. Le premier boulot qui m'est tombé sous la main, c'était comme chauffeur-livreur de meubles. Et après, j'ai travaillé chez Lelot, boulevard Joffres et j'y ai fais les mâchoires de frein poids-lourds entre autres pendant onze ans. Et c'est là que j'ai attrapé mon cancer du poumon à cause de l'amiante. Alors, on m'a enlevé le premier poumon gauche en 1985 à Bordeaux et puis un bout du droit en 1991 à Paris.

M.D. Pourtant, vous avez l'air en forme...

A.P. Je n'ai plus qu'un trois quart de poumon mais ça va. Donc, avec tout ça, j'ai arrêté de travailler et avec des anciens de chez Lelot, on a monté une SARL, la SOFAIR à Aytré. On a commencé, on était 6 ou 7 et maintenant, ils sont environ 25...

M.D. Et alors, votre vie aux Minimes aujourd'hui...

A.P. Je suis toujours au comité de quartier. J'ai un petit bateau, je vais à la pêche, vu qu'on a une gratuité au ponton...

M.D. Et comment avez-vous vécu l'annonce de la construction d'un port plaisance devant chez vous ?

A.P. En fait, il y avait déjà anguille sous roche. A ce moment-là, la municipalité de Sallardaine, personne n'en a parlé ou très peu. On ne savait pas trop...Et le jour où on a su qu'ils allaient vraiment le faire, là, ça a été une véritable catastrophe pour les habitants des Minimes. Nous, on avait notre liberté avant. Il y avait quoi ? Trois voitures par jour qui venaient par là...Moi, encore, j'avais 30 ans donc, c'est passé. Mais les gens qui avaient 50, 60, 70 ans n'ont pas accepté. Ma voisine en est morte, ça l'a tellement travaillée...

M.D. En 1966, vous n'étiez plus à Paris ?

A.P. En fait, je suis revenu en 1966 aux Minimes. Et j'ai été un des derniers à acheter aux Minimes. Comme ils ne savaient pas trop ce qu'ils allaient faire, ils ont bloqués les transactions. Et puis, après ça s'est débloqué quand les plans ont été bien faits, quand Crépeau nous a fait des réunions électorales et qu'il a été élu maire, il nous a dit : " si je suis élu maire, je vous jure que je ne toucherai pas à un cheveu des Minimes, à part s'il

faut passer une route... ". Et il a tenu parole, il n'a pas touché à un cheveu des Minimes. Il a juste enlevé deux maisons au carrefour de la rue de la Sauvagère, là où il y a les feux. Et puis, les gens qui sont partis ont eu deux maisons mieux que ce qu'ils avaient avant.

M.D. Ils ont été déplacés de l'autre côté de la rue, au niveau du Parc des Pères, non ?

A.P. Voilà, c'est ça.

M.D. Revenons un peu au projet de l'équipe municipale de M. Salardaine : le village devait disparaître, on devait construire un immeuble sur la digue du Lazaret...

A.P. Oui, le Sextant qui partait de la plage jusqu'au palais des congrès et qui bouchait toute la vue.

M.D. Et il devait y avoir une pyramide de 150 mètres de hauteur sur la pointe des Minimes...

A.P. Voilà. Quand Salardaine est parti de la mairie de La Rochelle, c'est Dechartres, qui était ministre du logement à ce moment-là, qui est venu nous voir. En fait, De Gaulle était président et il a envoyé Salardaine à La Rochelle pour que la ville ne retombe pas aux mains de la gauche. Et Michel Crépeau s'est présenté tout de suite. Salardaine avait été éliminé. Donc, les deux qui restaient, c'était Crépeau et Dechartres. Dechartres est venu nous faire une réunion au bar Le Plaisance parce qu'à ce moment-là, au comité, on n'avait pas de salle de réunions. Donc, on faisait nos réunions au bistrot. Quand Crépeau venait pour ses réunions électorales, il payait le coup à tout le monde...Donc, Dechartres est venu lui aussi et il nous a dit : " J'ai un grand projet pour vous : on va tout effacer et on recommence ". Alors, là, qu'est-ce qu'il n'avait pas dit?...Moi comme les autres, on avait trimé notre chien de sou ?, qui allaient à la marée l'hiver quand il gelait, qui trimaient pour pouvoir s'acheter une petite maison...Et puis, d'un seul coup, on nous annonce qu'on allait tout raser... Alors, ça n'a pas marché...Il a commencé à nous engueuler, les habitants des Minimes. Il y avait du monde, le bistrot était plein et il y avait même du monde dans la rue. Donc, il ne nous a pas traité d'imbéciles mais il a dit : "Vous n'avez rien compris ". Alors, les gens des Minimes, qui à ce moment-là n'étaient pas moultant ?, ont commencé à un peu se révolter. Alors, il a téléphoné en ville et un camion de CRS est venu tout de suite pour le ramener en ville. Et sa campagne électorale aux Minimes a été finie. C'est pour ça que Crépeau est passé au premier tour. C'est sûr, si on me disait demain : " je vous prend votre maison et j'y met un coup de bulldozer... ", ça fait 75 ans que j'habite là...j'en mourrais.

M.D. Vous étiez nombreux à ce moment-là aux Minimes ?

A.P. Peut-être 250, 300 personnes...(il cherche dans ses papiers). On a fait des recensements : en 1921, il y avait 522 habitants à la ville en bois... Les Minimes n'ont pas grandi d'un seul coup, ça a été progressif. En 1901, aux Minimes, il y avait 28 maisons, 33 ménages, 126 habitants, 125 Français et 1 étranger.

M.D. Donc, pendant un certain temps, vous avez pensé que vous alliez être expropriés, non ?

A.P. Oui, on en mené pas large. Et puis, en 1972, les travaux ont commencé devant chez nous. Ils ont commencé à mettre la bascule pour poser le remblai. Et ils venaient des carrières Rizot ? qui sont à la butte de tir, porter le remblai ici. Donc, toutes les deux minutes, on avait un camion qui passait. Alors, on a voulu barrer les routes pour dire : " on arrête tout ça. Il faut trouver un autre endroit pour faire passer les véhicules... ". Quand ils démarraient 5, 6 bulldozers en même temps à 20 heures et le lendemain à 21 heures et le surlendemain à 23 heures, minuit, une ou deux heures du matin, on n'en pouvait plus. Alors, on s'est défendu...Alors, quand Dechartres a dit qu'il voulait raser Les Minimes...D'ailleurs, j'ai une anecdote : au conseil des ministres, après l'incident du bistrot, De Gaulle lui aurait dit : " Alors, Dechartres, on tire à La Rochelle ? ".

C'est aussi pour ça que les Minimois aimaient bien Crépeau. Ce n'était pas une question d'étiquette, c'était l'homme qu'on aimait.

M.D. Et son projet, c'était de tout arrêter à la base ?

A.P. Non, il n'a pas pu tout arrêter. C'était déjà bien commencé. Il a continué mais il a ménagé le quartier. Il a dit : " le quartier des Minimes restera ce vieux quartier de pêcheurs "...Aujourd'hui, on construit en face. Comme me disait Léon Belly (candidat du PCF aux élections municipales) : " il arrivera un jour où vous serez engloutis. Les vieilles maisons disparaîtront...mais tant que vous êtes là, il faut vous défendre. " Et c'est ce qu'on a fait.

M.D. Alors, qu'avez-vous mené comme actions ?

A.P. Tout. On a failli barrer les routes. Le comité de quartier est allé presser Crépeau. On a même été jusque dans son bureau à la mairie de La Rochelle et on mettait les plans par terre. Donc, on ne s'est pas laissé faire. D'ailleurs, Crépeau disait : " Les gars des Minimes, c'est des râleurs, mais je les aime bien. "

M.D. Et de l'équipe de Salardaine, vous avez rencontré quelqu'un qui vous a renseigné sur le projet qui se mettait en place ? Rémy Madier, par exemple ?

A.P. Non. J'ai un article de lui dans lequel il explique ce qu'il voulait faire. Il voulait faire des résidences secondaires au parc des Pères, des résidences de grand standing. Là, Crépeau a dit : " non, le parc des Pères est aux Rochelais, il restera aux Rochelais ". Madier aurait été mis de côté à cause de ça. Sinon, je ne le connaissais pas plus que ça. Je l'ai rencontré car quand j'étais au comité de quartier, on avait bien souvent à faire avec des gens de la municipalité, mais c'est tout. A part Crépeau qu'on connaissait plus. Lui, il n'avait pas peur de venir tout seul aux Minimes pour voir les gens des Minimes. Pendant sa campagne électorale, il rentrait dans le bistrot et il disait : " Bon, allez, on boit un coup... ". C'est vrai qu'il était sympa. Et puis, il nous a sauvé la mise. Si on habite toujours là, on peut dire merci à Crépeau, sinon, on serait parti depuis longtemps...

M.D. Pendant sa campagne, il voulait arrêter le projet. Vous pensez qu'il aurait pu le faire et entreprendre autre chose à la place ? Un grand port de pêche par exemple ?

A.P. Je ne sais pas. Je ne préfère pas m'avancer car je ne suis pas certain de vous dire la vérité. Je préfère vous dire ce que j'ai vécu et que je connais, plutôt que de vous répéter ce que j'ai entendu dire et de dire quelque chose qui a été déformé...Il ne faut pas mentir. Par exemple, quand on dit que dans le temps Les Minimes était un quartier de voyous, de bandits. Il y a des bandits et des voyous à La Rochelle, partout. Mon père était menuisier, il n'y avait pas une serrure aux portes. Ma mère allait au marché et elle laissait les portes ouvertes. On n'a jamais eu de cambriolage. Alors que maintenant, j'ai été cambriolé trois fois...

M.D. Mais, ils n'étaient pas un peu la bagarre, quand même ?

A.P. Oui. Autrefois, ils ne buvaient pas de l'Orangeade. Il y avait des sodas, de la bière mais surtout du vin...Les gars venaient de la marée, c'étaient tous des pêcheurs à pied. Ils allaient pêcher le matin, ils rentraient pour manger et on décollait les huîtres jusqu'à 5 ou 6 heures de l'après-midi. Et après, ça se passait au bistrot. Tout le monde chantait et buvait un coup, les femmes et les hommes. Et puis, quand un autre venait de la ville en bois ou de Tasdon et qui voulait faire un petit peu son zigobare ?, les gars des Minimes lui disaient : " non, toi, t'es de La Rochelle ". Les Rochelais n'avaient pas beaucoup accès aux Minimes. S'il y avait un bal aux Minimes, il ne fallait pas qu'un Rochelais vienne danser avec une fille des Minimes.

M.D. Ah bon ?

A.P. Ah non. Une fois mon beau-frère était venu juste après la guerre, donc c'était pourtant en 1945. Il est reparti, comme il dit, avec des fers à ses talons de chaussures...Et puis, la police ne venait jamais aux Minimes.

M.D. Donc, vous étiez une véritable communauté ?

A.P. Voilà, on était une communauté, on s'entendait tous bien et on s'entraidait. Mais, ce n'étaient pas des voyous. On a eu vraiment un cas aux Minimes : un jour de bal avant la guerre, un gars des Minimes a voulu faire danser une fille et elle n'a pas voulu. Et après, elle a été danser avec un autre. Donc, lui a dit qu'il n'y avait pas de raison qu'elle danse avec un autre si elle ne voulait pas danser avec lui...Il est parti chez lui chercher son revolver et il a mis une balle dans l'épaule au garçon qui dansait avec elle...Voilà, il ne l'a pas tué. Par contre à la ville en bois, il y a eu des dégâts...C'est pareil, la police n'y allait pas. On fréquentait un peu la ville en bois mais ils avaient leur propre comité des fêtes. Nous, au niveau de la municipalité, on ne demandait rien, un bout de trottoir. Ils venaient juste aux Minimes pour faucher l'herbe qui faisait 30 cm de haut, avant la fête des Minimes de façon à ce que la plage des Minimes soit propre pour recevoir les manèges forains. Mais, on n'était pas beaucoup été par la municipalité.

M.D. En fait, le comité de quartier était un peu la mairie des Minimes, non ? Vous faisiez la police ?

A.P. Non, non. On ne faisait pas la police. Il n'y a pas eu vraiment de choses extraordinaires. Juste de temps en temps au café, ceux qui avaient un peu bu, s'engueulaient. Il y avait bien un ou deux coups de poing qui traînaient mais ça n'allait pas plus loin, comme partout.

M.D. Au niveau des travaux, lorsque les travaux ont commencé devant " le village " en 1972, le port était déjà inauguré ?

A.P. Oui, il y avait des bateaux de chaque côté mais on avait encore nos plates. Le môle central était déjà fait avec la capitainerie. Et, ensuite, ils sont venus faire les digues devant chez nous, et ils ont creusé. Il y avait des pompes qui enlevaient l'eau qui s'infiltrait, jour et nuit, sans arrêt. Et puis, le jour où ça a été fini, j'y ai assisté, c'était impressionnant. Quand ils ont enlevé la terre et que l'eau est rentrée dans le port, c'était grandiose...

M.D. Alors, ensuite, les promoteurs immobiliers sont arrivés. On a commencé à construire les Quais de La Rochelle.

A.P. Oui. Le premier bâtiment construit dans ce projet, c'est l'IUT. Après, il y a eu l'auberge de jeunesse et puis après je crois les Quais de La Rochelle. Mais, ça je ne l'ai pas trop suivi...

M.D. Au niveau de l'esprit des Minimes, l'arrivée de nouveaux habitants, ça n'a pas posé problème ?

A.P. Ça a un peu traumatisé les anciens mais on n'arrête pas le progrès. Il a bien fallu qu'ils se mettent au diapason. Quand on a su qu'ils allaient faire le port, on s'est dit qu'ils allaient tout nous prendre. Et puis, c'est vrai qu'ils nous ont tout pris. On pouvait accéder à la côte comme on voulait...

M.D. Et quand les plaisanciers sont arrivés ?

A.P. Disons qu'on n'a jamais bien fraternisé. Il y en a qui savent que je suis le plus ancien du coin qui me disent bonjour en passant. Mais la plupart nous ignorent complètement. Et puis, la présence des plaisanciers s'est faite progressivement. On a le temps de s'y habituer.

M.D. Vous possédez un bateau. Est-ce que vous avez fait partie de l'association des plaisanciers de La Rochelle ?

A.P. Non, jamais. Comme on n'a jamais parlé de nous, je n'ai jamais voulu en faire partie. Sur tous leurs bulletins, on n'a jamais parlé des anciennes plates des Minimes... (M.Prévoist me montra ensuite des photos du marais perdu qui servait d'exutoire pour tout le monde.)

M.D. *C'est dommage que cet endroit ait été saccagé par des immondices de toutes sortes...*

A.P. Oui. Les gens qui voulaient se débarrasser de quelque chose, venaient le jeter dans le marais perdu. Il faut voir ce qu'on y a vidé...On a jamais bien su...

M.D. *C'est dommage, d'après les photos, ça avait l'air d'être un coin mignon...*

A.P. Il y avait des cressonnières parce qu'il y avait des sources qui venaient du Massif Central. On allait chercher du cresson étant gamins. (Il me montre ensuite des photos datant des travaux pour la construction du port) Voilà un peu comment on vivait : dans la boue. Ils avaient mis les camions devant chez nous et ils démarraient tous en même temps...

M.D. *J'ai lu que les taxis ne voulaient plus venir aux Minimes...*

A.P. Non, ils ne voulaient pas. La boue collait sous les bas de caisse...

M.D. *En fait, pour les habitants des Minimes, ça a été un peu infernal, non ?*

A.P. C'était un chantier phénoménal mais qu'est-ce que vous vouliez qu'on fasse...c'était prévu. On a quand même rouspété et on a obtenu le minimum...

M.D. *Et, maintenant, a posteriori, que pensez-vous de la création d'un port de plaisance à La Rochelle ?*

A.P. Vous savez, maintenant, ils peuvent bien faire ce qu'ils veulent. Comme j'ai dit à Maxime Bono : " ce qui se passe à la ville en bois ou ailleurs...mais quand il s'agira de la rue de la Sauvagère ou des rues des Minimes, vous me trouverez là pour défendre l'ancien village ". C'est tout ce dont je peux m'occuper...Vous savez, quand on vieillit, on a plus la pêche comme quand on est jeune pour se bagarrer. En tout cas, je peux dire que je me suis bagarré pour essayer de limiter les dégâts...

M.D. *Mais, pour vous, ça paraissait logique de faire un port de plaisance ici ? Ou ça aurait pu se faire ailleurs ? Le site s'y prêtait bien quand même, non ?*

A.P. Oui, pour s'y prêter, il s'y prêtait bien. Il y avait déjà la digue qui était faite là-bas. Ça, le coin était idéal...Mais, pour nous, non. On préférerait traverser la route pour aller pêcher des palourdes et des huîtres en face qui n'étaient pas polluées à l'époque. Les pêcheurs à pied gagnaient leur vie sur ce qu'on appelait le treuil où il y a le port maintenant. Ce n'était qu'un tapis d'huîtres, là. Tout le monde pêchait des huîtres...Ils ne vivaient que de ça. Quelquefois, il y avait les époux qui allaient travailler en ville mais les femmes allaient faire la marée pour améliorer l'ordinaire. Moi-même, étant jeune, je travaillais mais pour me payer mon bal le dimanche ou le paquet de cigarettes, on allait faire un mille ? d'huîtres. On disait le samedi : " on va faire un mille d'huîtres ". C'était de la portugaise à l'époque. La japonaise est arrivé après quand les huîtres portugaises ont disparu à cause d'une maladie...Il y avait des parcs partout...

M.D. *Au niveau de la pointe des Minimes, il y avait une réserve de poudres, non ?*

A.P. Oui, c'était le fort. C'était M.Rimbert le concierge à l'époque. Et après, ça a été racheté par l'entreprise Bati qui était artificier. Il nous faisait le feu d'artifice à La Rochelle. Les casemates qui datent de la guerre de 14 sont toujours dessous. Elles sont sous les buttes qu'il y a dans le parc. Quand les allemands sont arrivés en 1940, ils ont investi le fort aussitôt, la ferme de Coureilles qui était le quartier général et la ferme Dagneaud. Enfin, aux Minimes, les blockhaus ont commencé à être construits en 1942. Quand je suis parti en 1943, ils n'étaient pas finis. Et quand je suis revenu en 1945, je les ai vus terminés mais la guerre était finie.

M.D. Et, au niveau des constructions immobilières aujourd'hui, qu'en pensez-vous ?

A.P. C'est dingue, c'est même trop.

M.D. Et que pensez-vous du projet d'extension du port ?

A.P. Ça me laisse froid. La seule bêtise qu'ils ont faite, comme je l'ai dit à Maxime Bono, avant de faire un nouveau port, il faut d'abord finir celui qui est déjà construit. Ce n'est pas parce qu'on était les peaux rouges des Minimes, qu'il faut laisser ce coin pourri...Parce que l'anse est le coin le plus pourri des Minimes. Il m'a dit : " ne vous tracassez pas, en 2007, on va continuer de rempierrer le long du talus ".

M.D. Oui, c'est vrai qu'au niveau du " village ", la roche est à nue...

A.P. Oui, tout à fait...

M.D. Et, pourquoi vous appelait-on " les peaux rouges " ?

A.P. Il y a eu deux versions. Aux Minimes, dès qu'arrivait le mois de Juin, tout le monde était torse nu. On avait la peau tannée. Par contre, à la ville en bois, il est arrivé des gens du Nord qui sont venus travailler à la ville en bois. La ville en bois a été peuplée par des gens du Nord, des gitans etc...Donc, dès que ceux qui venaient du Nord se mettaient au soleil, ils avaient la peau rouge... c'est pour ça qu'on nous appelait les peaux rouges. Il y a eu ces deux versions...Et puis, en plus, on était un peu en marge de la ville. On était un peu comme dans les réserves indiennes...

M.D. Oui, vous étiez les indiens de La Rochelle...

A.P. Oui. C'est-à-dire qu'on ne s'est jamais vraiment occupé de nous...

M.D. C'est vrai qu'on dirait que c'était un quartier presque oublié...

A.P. Oui. Les Minimes, c'était un quartier oublié. Là où on ne l'a plus oublié, c'est quand on a commencé à le construire et qu'on a commencé à vendre des terrains à des prix fous...Quand il est question d'argent, là, on a de la mémoire. Mais avant, on avait la mémoire courte...malheureusement...

M.D. Et le projet de Rémy Madier de faire un tunnel sous le chenal...

A.P. On en a parlé encore avec M.Bono, et même du temps de Crépeau. Je ne pense que ce n'est pas réalisable...

M.D. Il voudrait désengorger la circulation...Les Minimes sont dans une impasse, qu'en pensez-vous ?

A.P. La seule bêtise qu'ils ont faite, c'est l'avenue qu'ils ont faite pour aller à la plage. On ne sait pas pourquoi mais la double voie débouche dans un cul de sac. Là, on n'a jamais compris. C'était Chenais, l'architecte à l'époque. Je ne sais pas si c'est lui qui a fait des bêtises...Pour en revenir à ce que je disais tout à l'heure, j'ai dit à Maxime Bono, à propos de l'extension, que la bêtise qu'ils ont faites, mais je peux me tromper, je ne fais pas partie des grands cerveaux, mais quand on prévoit un nouveau bassin, on prévoit les aménagements qui vont autour au niveau des parkings et tout...Mais, à la ville en bois, on a construit, construit, construit. Et maintenant, on va faire un nouveau bassin et qu'est-ce qu'il va y avoir comme parkings, comme dessertes...Tout est construit. Il fallait qu'ils prévoient ça avant....Il n'y a plus que la bande de tamarins...On va encore supprimer ça, mettre du goudron ? Il y a quelques années, j'aurais sûrement parlé mais maintenant je ne dis plus rien...

M.D. Finalement, malgré tout ce qui est en train de se faire, le port aurait pu ressembler à La Grande Motte...

A.P. Voilà, si pendant le projet de Salardaine, ils avaient pu faire le Sextant, ça aurait été exactement La Grande Motte.

M.D. Et en 1984, de nouveaux aménagements devaient voir le jour : un parc de loisirs nautiques...

A.P. Oui, il était prévu de faire un Aqualand où il y a le rond-point de l'Europe, maintenant.

Et puis, tout ça, c'est tombé dans le lac...

M.D. Est-ce que vous avez quelque chose à ajouter sur la création du port ?

A.P. Non...

M.D. Ça a été vraiment la bataille de votre vie...

A.P. Vis-à-vis des gens qui vivaient là à cette époque, on n'est pas beaucoup de survivants...Même si on disait quelque chose, on n'a plus la majorité...Maintenant, on a juste à se taire et puis c'est tout.

M.D. Vous vous y êtes fait quand même ?

A.P. Oui, je ne me plains pas. Je suis dans un des coins les plus tranquilles des Minimes. Tout le monde passe par la pénétrante. Ce que je regrette, ce n'est pas qu'ils construisent parce que c'est bien normal de construire mais qu'on construise dans des conditions comme ça...

Autres témoignages recueillis

Commune	Personne	Statut
Ars-en-Ré	Patrick Hérail	Maître de port
Boyardville	Philippe Rouet	Maître de port
Châtelaiillon	Aurélien Poutet	Maître de port
Châtelaiillon	Jacqueline Levert	2 ^{ème} adjointe au maire
Fouras	Alain Gentil	Maître de port
La Flotte-en-Ré	Jacques Demeulenaere	Maître de port
La Palmyre	Erick Garatin	Maître de port
La Rochelle	[?]Riodon	Plaisancier
Le Plomb	Joseph Monteragioni	Maître de port
Marans	Anonyme	Plaisancier
Marans	Sébastien Coindeau	Maître de port
Marennes	Anonyme	Plaisancier
Marennes	Hugues Pierre	Maître de port
Mortagne-sur-Gironde	Anonyme	Plaisancier
Mortagne-sur-Gironde	Claude Laveau	Responsable de port à sec
Mortagne-sur-Gironde	Jean-Marie Gouzien	Maître de port
Port-des-Barques	Frédéric Gateau	Responsable de port à sec
Rochefort-sur-Mer	Pascal Proust	Maître de port
Royan	David Passerault	Maître de port
Saint-Denis-d'Oléron	Rodolphe Mouclier	Maître de port
Saint-Georges-de-Didonne	Jean-Gabriel Magois	Maître de port
Saint-Martin-de-Ré	Laurent Garnier	Maître de port
Saujon	Vanessa Belo	Maître de port
Soubise	Bruno Keryell	Maître de port
Soubise	Antoine Poinot	Responsable de port à sec

Table des matières

1	Sources primaires	3
1.1	Archives Départementales de Charente-Maritime (ADCM)	3
1.2	Archives Municipales de La Rochelle (AMLR)	3
1.3	Archives de la Régie du Port de Plaisance de La Rochelle (ARPPLR)	4
1.4	Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)	4
2	Sources secondaires	7
2.1	Archives Départementales de Charente-Maritime (ADCM)	7
2.2	Centre de Documentation du quotidien Sud-Ouest (CDSO)	100
3	Thèmes généraux, historiographie, méthodologie	141
4	Sociologie, ethnologie, genre	143
5	Politique, économie, industrie	149
6	Aménagement du territoire, patrimoine	157
7	Urbanisme, architecture	163
8	Tourisme	167
9	Loisirs	171
10	Sports	177
11	Environnement	181
12	Autres thèmes	183
13	Alain Barrès	191
14	Jack Dillenbourg	197
15	Raymond Duguay	211
16	Jean-Claude Menu	215
17	Claude Meugniot	223
18	Simone Milovidoff	229

TABLE DES MATIÈRES

19 Daniel Pesché	235
20 André Prévost	245
21 Autres témoignages recueillis	253

La Rochelle, capitale de la plaisance en Charente-Maritime (1945–2005)

Résumé : Le 13 juillet 2001, La Rochelle, ville-associée à la candidature de Paris pour l'organisation des Jeux olympiques de 2008, est en effervescence. La population avec à sa tête les élus et responsables du nautisme attendent de connaître le verdict du Comité International Olympique qui permettrait à cette cité portuaire du littoral atlantique français de devenir l'un des centres mondiaux du nautisme. Si Pékin puis Londres en 2012 sont préférées à Paris, et donc par extension à La Rochelle, le fait d'avoir été choisie au niveau national confère déjà à la ville la reconnaissance d'une image de capitale du nautisme. L'objet de cette thèse est donc de saisir par quels moyens La Rochelle, dans un premier temps port de pêche et de commerce, a pu devenir un port de plaisance aux débuts des années 1970 puis en 2015 le plus grand port de plaisance de la façade atlantique française avec une capacité d'accueil de 4 800 bateaux. Après avoir réalisé une analyse théorique approfondie sur les origines de cette pratique hédoniste qu'est la plaisance, une enquête a été menée sur l'essor de ce loisir depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. L'analyse de l'histoire de la Société des Régates Rochelaises mais aussi de plusieurs destins apporte un éclairage important sur les raisons de la création d'un tel aménagement dans cette ville. Ainsi, au début des années 1960, la plaisance, devient porteuse à La Rochelle d'un nouveau souffle économique pour une ville dont les activités traditionnelles commencent à décliner. Dès lors, des projets d'aménagements ambitieux visant à transformer cette cité maritime en station balnéaire complète voient le jour. A l'échelle de la Charente-Maritime, alors que le littoral faillit être baptisé « Côtes de plaisance », une véritable course à l'aménagement est entreprise. L'outil de développement territorial qu'est le port de plaisance constituait un élément valorisant de la station balnéaire, mais a fini, en devenant tentaculaire, par menacer le tourisme balnéaire.

Mots-clés : port, nautisme, loisirs, aménagement, littoral, Poitou-Charentes

La Rochelle, capital city of leisure boating in Charente-Maritime (1945–2005)

Abstract: On July 13th 2001, the city of La Rochelle, involved with Paris in a candidacy for Olympic Games 2008, was seething with excitement. At the head of local population, elected representatives and managers of local yachting activities were waiting for the verdict of the International Olympic Committee, which would turn the small coastal city into a world-class centre of water-based sports. Although Beijing, and later London in 2012 were preferred, the Paris candidacy has awarded La Rochelle an international reputation. This thesis aims to describe how the city, primarily a fishing and trade harbour, hosted a marina in the early 1970's that eventually became the largest one of the French Atlantic coast, with more than 4800 moorings. Based on theoretical concepts underlying leisure boating activities, a comprehensive study was carried out on documentary data since World War II. Tracing back the history of the local yachting club Sociétés des Régates Rochelaises and the life of renowned sailors shed a new light on the root causes of coastal management in the city. In the early 1960's, leisure yachting was a fresh boost to declining economic activities. Since then, ambitious projects were planned with the aim of turning La Rochelle into a seaside resort. The race for coastal planning was engaged at the broader scale of the Charente-Maritime department, which was almost nicknamed "Leisure coasts". The La Rochelle marina was an important tool of territorial development and a valuable element of the city, but its sprawling growth eventually became a threat to seaside tourism.

Keywords: harbour, yachting, leisure, management, coast, Poitou-Charentes