



HAL
open science

LES GLÉNANS : HISTOIRE DU TOURISME NAUTIQUE DANS LES PORTS BRETONS

Marion Philippe

► **To cite this version:**

Marion Philippe. LES GLÉNANS : HISTOIRE DU TOURISME NAUTIQUE DANS LES PORTS BRETONS. Nature et récréation, 2022. hal-03913161

HAL Id: hal-03913161

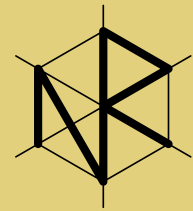
<https://hal.science/hal-03913161>

Submitted on 26 Dec 2022

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.

LES GLÉNANS : HISTOIRE DU TOURISME NAUTIQUE DANS LES PORTS BRETONS



NATURE
RÉCRÉATION &
DÉVELOPPEMENT

Décembre 2022 - n°13

RÉSUMÉ : La Bretagne est aujourd'hui identifiée comme un territoire clé pour la pratique du tourisme et des sports nautiques. De la même façon, le Centre Nautique des Glénans est la plus grande école de voile d'Europe. Ces deux entités entretiennent historiquement une relation mouvante, mais réelle. Lorsque nous parlons de voile, les liens sont souvent faits à la fois avec l'espace breton et avec le CNG qui est parfois confondu avec le célèbre archipel du même nom. L'enjeu de notre propos est de montrer la façon dont les pouvoirs publics nationaux et locaux collaborent avec l'association dans le but de développer son activité nautique tout en travaillant aussi en faveur du territoire. Il s'agit aussi d'étudier la manière dont l'évolution des structures de l'État joue sur la poursuite des objectifs sociaux de l'association. Notre proposition se base alors sur l'analyse d'un corpus d'archives issu de fonds à la fois privés et publics en prenant en compte les différentes échelles.

MOTS CLÉS : BRETAGNE, VOILE, JEUNES, COLLABORATION, TERRITOIRE

SUMMARY : Bretagne is today identified as a key territory for tourism and water sports. In the same way, the Centre Nautique des Glénans is the largest sailing school in Europe. These two entities have historically maintained a shifting, but real relationship. When we talk about sailing, the links are often made both with the Breton area and with the CNG, which is sometimes confused with the famous archipelago of the same name. The aim of our proposal is to show how the national and local authorities collaborate with the association in order to develop its nautical activity while also working in favor of the territory. It is also a question of studying the way in which the evolution of the structures of the State plays on the pursuit of the social objectives of the association. Our proposal is based on the analysis of a corpus of archives from both private and public funds, taking into account the different scales.

KEYWORDS : BRITTANY, SAILING, YOUTH, COLLABORATION, TERRITORY

Marion PHILIPPE
Maître de conférences

Université Gustave-Eiffel,
Laboratoire ACP (EA 3350)
STAPS - 5 boulevard Descartes,
77420 Champs-sur-Marne
marion.philippe@univ-eiffel.fr

Après la Seconde Guerre mondiale, la France voit la naissance d'un État-providence (Rossanvallon, 1995). Au cœur de son projet social, et visible dans la Constitution de la IV^e République¹, il y a l'idée de proposer une éducation pour tou-te-s² et notamment par la pratique sportive en plein air. La jeunesse devient un secteur clé (Bantigny, 2007) dans le prolongement des actions à l'œuvre du côté du Régime de Vichy et de l'engagement de la nouvelle génération dans la Résistance.

Ici, l'intérêt d'étudier la Bretagne et le Finistère est directement lié à plusieurs réflexions. Premièrement, en lien avec notre travail initial (Philippe, 2020a), nous avons d'abord procédé à une identification des associations organisées à l'échelle nationale et collaborant de manière importante avec le ministère en charge de la Jeunesse et des Sports (MJS). Il est apparu que plusieurs organisations, dont l'Union Nautique Française (UNF), l'Union des Centres de Plein Air (UCPA) et le Centre Nautique des Glénans (CNG) correspondent à ces critères. Celles-ci sont présentes sur le territoire breton et dans le Finistère. Deuxièmement, la région est définie, en 1973, comme un espace privilégié pour la pratique des sports de plein air³ et est l'une des premières à mettre en œuvre une politique territoriale en faveur du tourisme sportif en raison de son intérêt pour l'économie locale. Enfin, la Bretagne a été étudiée dans un certain nombre de travaux scientifiques en lien avec sa culture maritime orientée de plus en plus vers les loisirs et sports nautiques (Gontier, Fuchs, Michot, 2021 ; Fuchs, 2017 ; Lebreton, Michot, 2015). Ceux-ci montrent également l'importance des associations et de ses bénévoles comme dynamiteurs pour le patrimoine et le territoire breton. Dans le cadre de cet article, nous avons fait le choix de nous focaliser uniquement sur une association : le CNG. En effet, celle-ci bénéficie

d'une attache locale très forte contrairement aux deux autres qui sont finalement des organisations parisiennes fonctionnant en Bretagne notamment. De plus, elle est considérée par le Conseil Supérieur du Tourisme (CST) comme l'organisation ayant le plus œuvré en faveur de la démocratisation de la voile⁴. L'UCPA, qui prend la suite de l'UNF en 1965, n'est pas une association de la même dimension que le CNG et elle propose également des activités de montagne.

Le CNG s'inscrit dans le courant du tourisme social. Il est défini pour la première fois en 1951 par Walter Hunzicker comme « *les relations et phénomènes dans le domaine du tourisme résultant de la participation à des voyages par des éléments économiques faibles ou autrement défavorisés de la société* » (Hunzicker, 1951)⁵. Il a pour vocation de toucher principalement les « exclu[·e]s » comme les jeunes (Chauvin, 2002, p. 25). Au sortir de la guerre et dans un contexte de développement du tourisme de masse (Boyer, 2007) en lien avec les Trente Glorieuses (Fourastié, 1979), mais aussi l'État-providence, il devient logique, voire vital, que les pouvoirs publics agissent pour faire en sorte que tout-e-s puissent accéder à ces pratiques récréatives. Dans le même temps, la population réclame des possibilités de loisirs, d'éducation, notamment sportive (Amar, 1987 ; Chantelat et Tétart, 2007), dans le cadre de la société de loisirs et des trois « D » (délassement, divertissement et développement) définis par Joffre Dumazedier (1962, p. 26-27). Finalement, le courant que nous étudions s'intègre à l'éducation populaire proposant une « éducation par le peuple et pour le peuple » (Besse, 2008, p. 17) ayant pour vocation d'offrir un temps de formation à ceux qui le souhaite pour lutter, notamment, contre les inégalités d'accès aux pratiques culturelles de manière large (Bier, 2011). De là, le CNG est une organisation proposant des activités s'inscrivant dans le cadre d'un tourisme sportif et social soit une activité formatrice à destination des jeunes issus des milieux défavorisés à partir de pédagogies innovantes à travers les sports

¹ « La Nation assure à l'individu et à la famille les conditions nécessaires à leur développement. Elle garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs [...] les loisirs. [...] La Nation garantit l'égal accès de l'enfant et de l'adulte à l'instruction [...] et à la culture. » Préambule de la Constitution de la IV^e République.

² Nous faisons le choix d'utiliser l'écriture inclusive. Les termes au masculin concerneront donc uniquement des hommes.

³ « Loisirs sportifs de plein air et environnement », rapport présenté par le SETO pour la Mission Interministérielle de l'Environnement, Ministère de la Protection de la Nature et de l'Environnement. Archives Nationales de France (AN) : 19770245/1.

⁴ Rapport définitif du président du sous-groupe « organisme de construction et de gestion des équipements pour la Jeunesse », CST, 17/11/1970. AN : 19810075/36.

⁵ «The relationships and the phenomena in the field of tourism resulting from participation in travel by economically weak or otherwise disadvantaged elements in society. » Traduction proposée par l'auteur.

de plein air et se basant les valeurs de l'éducation populaire (Philippe, 2020b). Le tourisme sportif et social proposé par les associations fonctionne grâce à une collaboration importante avec les pouvoirs publics puisque les organisations réalisent pour eux une mission de service public en faveur de la formation des jeunes grâce à la pratique physique en plein air (Philippe, 2020a).

Dès lors, nous allons particulièrement nous interroger sur l'évolution d'une association, le CNG, dans un territoire donné, la Bretagne de sa création à l'aube des années 2000. Les années 1990 voient le début de grands changements politiques et sociaux dans la société française, mais aussi dans le cadre large du tourisme social. En effet, le Bureau International du Tourisme Social signe, en 1996, la charte de Montréal qui introduit directement la notion de développement durable au fonctionnement des organisations publiques ou privées fonctionnant dans ce champ. De la même façon, les politiques nationales sont mises en place durant cette décennie pour la protection des espaces naturels dans le cadre d'activités physiques⁶. L'évolution des associations dans cette nouvelle société va donc profondément changer. Dans le second vingtième siècle, la mutation des structures de l'État en matière de sport, de jeunesse et de tourisme sont nombreuses. Comment l'évolution des compétences de l'État dans le second vingtième siècle a-t-il impacté directement le CNG dans son fonctionnement et sa collaboration avec les pouvoirs publics à l'échelle nationale et au niveau de la région Bretagne ?

Nous en venons à formuler deux hypothèses. La première consiste à affirmer que la transformation des structures de l'État va contraindre l'association dans son fonctionnement tout en la rapprochant des partenaires politiques locaux. La deuxième est que c'est parce que l'école de voile a une présence historique marquée à l'échelle locale qu'elle réussit à collaborer fortement avec les collectivités. Cela se matérialise par des coopérations variées avec des acteur·trice·s différent·e·s et évoluant au fil du temps.

Pour mener à bien notre projet, notre travail se basera sur une analyse des discours à partir d'un corpus d'archives issues de fonds à la fois publics et privés. Les fonds privés sont ceux du CNG, elles se trouvent à son siège parisien. Nous avons particulièrement étudié les comptes-rendus de conseil d'administration (CA), d'assemblées générales (AG) ainsi que les rapports moraux, d'activité et financier. Pour les archives publiques, nous nous sommes donc focalisés sur des documents conservés à trois niveaux : national, régional et départemental. Nous avons analysé les dossiers des MJS et du Tourisme présents aux archives nationales. Dans ceux-ci, nous nous sommes concentrés sur les demandes de subvention ainsi que des rapports divers sur les liens entre jeunesse, tourisme, sport et environnement notamment. Dans les fonds de la Bretagne et du Finistère, nous nous sommes surtout concentrés sur les dossiers de demande de subventions. Cette évolution dans le centre d'archives où nous avons pu trouver ces documents montre bien la transformation des compétences de l'État dans le domaine de l'équipement et du tourisme.

Notre propos sera organisé chronologiquement en lien avec l'évolution des compétences de l'État. Dans un premier temps, jusqu'à la fin des années 1960, nous nous intéresserons donc à la création de l'association et au début d'une collaboration à l'échelle locale. Le CNG commence à travailler avec le MJS tout en ayant une relation importante avec des acteur·trice·s de la mer en Bretagne. Dans un second temps, nous étudierons les années 1970 où l'association évolue pour se rapprocher des structures locales même si les collaborations humaines ne sont plus aussi visibles. Enfin, les vingt dernières années du XXe siècle sont fortement impactées par la décentralisation et la création de la notion de territoires.



⁶ Dont l'aboutissement est la création des commissions départementales des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de plein air (CDESI) définissant des plans (PDESI) dans la loi du 6 juillet 2000 modifiant la loi n°84-610.

1. La création d'une association liée à un territoire

Les Glénans sont créés par d'ancien-ne-s résistant-e-s comme Hélène et Philippe Viannay en lien avec un projet global visant à former les jeunes ayant subi la guerre. Iels proposent des activités de loisirs dès 1945 dans différents espaces⁷. Les fondateur-trice-s découvrent l'archipel des Glénan en 1945 et tombent tou-te-s amoureux-euse de ce territoire. Dès l'année suivante, iels apprennent à naviguer et à découvrir cet espace. L'histoire du CNG démarre donc par un coup de foudre pour un territoire paradisiaque qui agit pour les glénanais-e-s comme l'« agent fondateur de la dynamique socioculturelle » (Gontier, Fuchs, Michot, 2021, p. 41) à la genèse de leur histoire. Iels réalisent leur premier stage sur l'archipel dès 1947 sur l'île du Loc'h (Figure 1), mais l'aventure ne dure que deux ans. De là, les initiateur-trice-s de ces activités cherchent une solution pour pouvoir continuer à être présent-e-s sur l'archipel des Glénan. C'est donc à ce moment-là que commence une collaboration politique avec le MJS tout en essayant de se faire accepter par les Breton-ne-s.

1.1. Une collaboration politique à l'échelle nationale...

Pour mener à bien son projet dans le territoire choisi, Philippe Viannay achète la cabane du Floch sur l'île de Penfret (Figure 1) en 1949. Grâce à cela, iels peuvent accéder à l'île qui appartient à deux propriétaires qui cherchent, par ailleurs, à la vendre. L'année suivante, Philippe Viannay souhaite acquérir deux autres fermes sur l'île. Il cherche un financement notamment auprès de Gaston Roux⁸, directeur général des sports au MJS. Cependant, iels doivent se constituer en une association agréée pour pouvoir obtenir les crédits nécessaires à l'achat de l'île. Le Club du Centre de Formation Internationale des Jeunes⁹ est donc officiellement fondé le 17 mai 1950. Pour

pouvoir bénéficier des crédits nécessaires, l'association doit également être agréée et proposer une activité éducative en direction de la jeunesse. Elle inscrit cela dans ces statuts¹⁰ en ajoutant l'utilisation « d'activités nautiques¹¹ », pour arriver ses fins. Même si cela ne devient officiel qu'à partir de 1960, la pratique de la voile est déjà une réalité avant cela¹². L'agrément est réel assez rapidement et sanctionne le début de la collaboration avec le MJS autour de la poursuite d'une formation physique et morale de tou-te-s les jeunes par la pratique des activités nautiques.

Iels parviennent donc à obtenir une subvention de 50%, soit 2 000 000 frs¹³, leur permettant d'acquérir l'île de Penfret officiellement en 1952. L'activité se développant vite. L'école de voile a besoin de s'étendre. Elle loue l'île de Drevec (Figure 1) à partir de 1951¹⁴ à maître Noyer qui leur accorde un bail de 18 ans, nécessaire pour pouvoir réaliser des travaux sur les bâtiments selon les conditions imposées par le MJS¹⁵. Ceux-ci sont employés uniquement pour garder les bateaux et pour les activités collectives. Les stagiaires dorment sous tentes. En 1957, ils s'installent à Fort-Cigogne (Figure 1) grâce à une concession du Collège de France. Iels achètent Bananec (Figure 1) en 1964 grâce, encore une fois, à une subvention venue du MJS d'un montant de 35 000 francs¹⁶.

⁷ « Présentation du Centre de Formation Internationale », mars 1947. AN : 72AJ/1942.

⁸ CA, 8/12/1950. Archives du Centre Nautique des Glénans (ACNG).

⁹ Nom donné au Centre Nautique des Glénans dans les premiers statuts de l'association. Pour faciliter la compréhension, nous conserverons le nom du CNG.

¹⁰ « Mettre à la disposition de la jeunesse française et étrangère, un ensemble de moyens sportifs et culturels qui leur permettent d'élargir leurs connaissances et leurs amitiés. » Article 2 des statuts du CNG, 1957. ACNG.

¹¹ Article 2 des statuts modifiés du CNG, 1960. ACNG.

¹² Rapport moral (RM) 1955. ACNG.

¹³ CA, 29/01/1951. ACNG.

¹⁴ CA, 15/03/1951. ACNG.

¹⁵ CA, 20/03/1954. ACNG.

¹⁶ CA, 18/04/1964. ACNG.

Figure 1 : L'archipel des Glénan



Source : LEOST Philippe, « Les îles de l'archipel des Glénans », consulté le 15 juillet 2020.

URL : <https://www.glenan.fr/fouesnant-les-glenan/20-les-glenan.html>

L'association profite largement de la mise en œuvre de la première des trois lois-programmes d'équipement sportif et socio-éducatif (1961-1975). Nous avons pu voir l'exemple de l'offre d'une subvention de 1 097 040 francs en 1964 dans un document portant un entête « équipement sportif et socio-éducatif » et s'inscrivant dans le cadre du programme national. Cette aide vise à l'équipement terrestre et nautique les îles de Penfret et de Dreneq. Elle comprend l'achat de plusieurs parcelles de terrains, la construction d'une laverie et d'un hangar ainsi que de 17 bateaux¹⁷.

En dehors de l'archipel, iels acquièrent un local rue Alfred-Le-Ray à Concarneau en 1955 ayant pour but de servir d'atelier et de réserve de matériel¹⁸. En 1962, iels s'établissent également à Kerleven, lieudit de la commune de Forêt Fouesnant¹⁹. Enfin, iels s'installent aussi pour la première fois en dehors du Finistère à Paimpol en 1965. Une collaboration commence à se faire avec la mairie qui leur prête d'abord un lycée puis l'école de voile finit par acheter un terrain au bord de la rivière du Trieux²⁰ puis une ferme à Coz Castel²¹. Il est donc à noter que toutes les réalisations faites par le CNG durant cette période sont réalisées grâce aux concours du MJS et en lien avec les lois-programmes. Cependant, l'association conserve une attache sur le

¹⁷ Arrêté ministériel du 12 juin 1964. Archives Départementales du Finistère (AD29): 137W139.

¹⁸ CA, 08/11/1956. ACNG.

¹⁹ CA, 08/12/1962. ACNG.

²⁰ CA, 19/02/1967. ACNG.

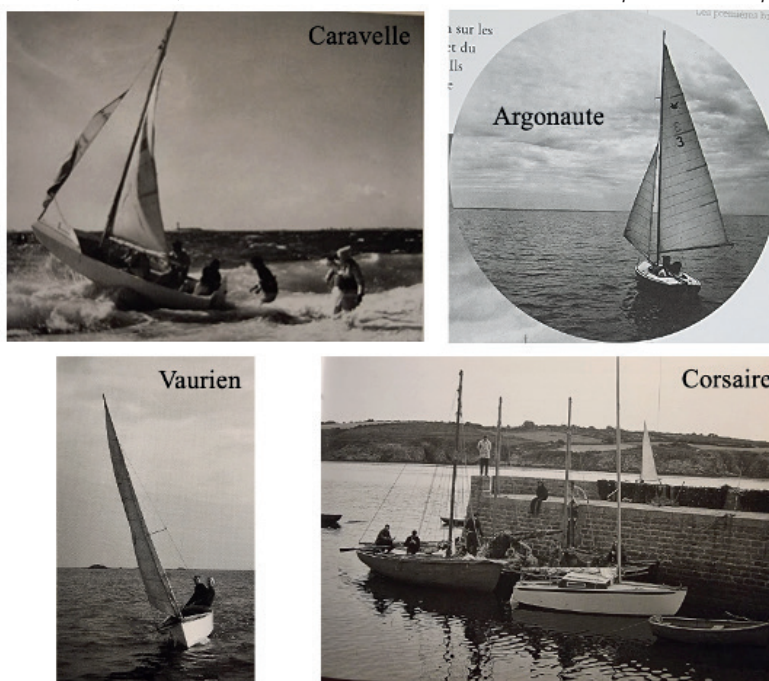
²¹ CA, 22/04/1967. ACNG.

territoire breton même si les collectivités territoriales ne financent pas encore ses opérations. Cela n'empêche pas l'association de collaborer grandement avec les Breton-ne-s sur la période évoquée.

1.2. ... et humaine à l'échelle locale

Puisque l'activité de l'association se développe rapidement, les dirigeant-e-s ont besoin de matériel en nombre. Lorsqu'iels planifient la construction de nouveaux bateaux (Figure 2) avec l'architecte naval Jean-Jacques Herbulot, iels les font produire aux chantiers Goanvic de Concarneau. Pour les voiles, iels collaborent avec la voilerie Le Rose. Le CNG est bien en avance concernant les bases du fonctionnement actuel du tourisme social où la question de la participation à l'économie locale est centrale. L'amitié nouée avec Eugène Le Rose, propriétaire de la voilerie, permet de trouver de nouveaux chantiers quand iels en ont eu besoin ainsi qu'un ébéniste, André Stéphan, de Concarneau pour s'occuper des mâts de leurs bateaux. Celui-ci finit par ouvrir ses propres chantiers navals et collaborer avec le CNG. De la même façon, les travaux sur les îles ou à Concarneau sont réalisés par les beaux-frères d'Eugène La Rose, qui possèdent une entreprise de maçonnerie, avec les stagiaires et moniteur-trice-s comme ouvrier-ère-s²². La triple collaboration avec Jean-Jacques Herbulot, le CNG et les artisan-e-s concarnois-e-s profitent largement au territoire et à la voile populaire française.

Figure 2 : Argonautes, Vauriens, Caravelles et Corsaires : bateaux dessinés par Jean-Jacques Herbulot



Source : Photothèque des Glénans, ACNG.

En effet, l'école de voile réalise les essais nécessaires sur les bateaux conçus par Jean-Jacques Herbulot. Ceux-ci sont adaptés et ensuite produits dans les chantiers navals de Concarneau. Ils sont conçus en grand nombre, mais aussi en utilisant des matériaux nouveaux comme le contre-plaqué qui est testé sur les Vauriens dans un premier temps²³. Les coûts sont réduits de par l'utilisation de matériaux peu chers, mais aussi par la production en masse dans les chantiers navals de la ville. Nous pouvons considérer qu'il s'agit d'une

²² Rapport financier (RF) 1953. ACNG.

²³ CA, 3/06/1953. ACNG.

véritable révolution dans le milieu nautique puisque l'abaissement des coûts de production, participant alors à l'industrialisation du processus, permet de les rendre plus accessibles (Russier, 2015, p. 51). De là, cette relation profite largement aux associations proposant des activités nautiques puisqu'entre 1950 et 1960, 350 écoles de voile sont équipées en Vauriens ou en Caravelles (Gombert, 2006, p. 10).

Les écoles de voile françaises passent commande auprès des mêmes artisan·e·s. L'UCPA équipe ses centres bretons grâce à des travaux auprès des mêmes artisan·e·s que le CNG. En 1967, l'UCPA fait produire 10 caravelles auprès des chantiers A. Stéphan & Cie²⁴. Nous apprenons même que les chantiers proposent le « transport à la gare et mise sur wagon » pour le cas présent parce qu'ils sont prévus pour les centres d'Aber Wrac'h au nord de la Bretagne. De là, il est tout à fait possible que ces artisan·e·s aient réalisé des bateaux qui ont pu être livrés dans toute la France grâce aux chemins de fer. Enfin, pour compléter l'équipement nautique, la voilerie pour les différents bateaux est produite par l'entreprise d'Eugène Le Rose²⁵. Enfin, le CNG profite des dessins de Jean-Jacques Herbulot pour avoir des bateaux qui correspondent à leurs besoins. L'association ne paie que la construction. Jean-Jacques Herbulot profite de cette collaboration pour vendre ses plans à des chantiers qui bénéficient alors d'un monopole sur les constructions de ce type de bateaux. Ceux-ci profitent de l'engouement de faveur de la voile pour produire en masse, réduire les coûts et, donc vendre encore plus. De là, Concarneau bénéficie d'une économie locale florissante. Il faut alors souligner le rôle central joué par Eugène Le Rose qui a permis la mise en contact des dirigeant·e·s des Glénans avec les constructeur·trice·s locaux.

De la même façon, les glénanais·e·s collaborent, durant cette période, avec des marins-pêcheurs et des habitant·e·s du littoral pour les aider dans leur activité sur les îles. Encore une fois grâce à l'amitié avec Eugène Le Rose, Philippe Viannay entre en contact avec des marins-pêcheurs naviguant sur des thoniers. Ceux-ci assurent les liaisons avec le continent durant les quatre premières années de vie de

l'association. Ce sont également eux qui permettent à Hélène Viannay de faire la liaison pour aller acheter les vivres à Concarneau chaque semaine²⁶. Ils sont les premiers à donner des cours aux stagiaires et encadrant·e·s des Glénans²⁷.

Bien sûr, que ce soit en termes d'expansion, mais également dans leur lien avec la vie locale, les glénanais·e·s sont largement critiqué·e·s. Iels sont également en mauvais terme avec la mairie de Fouesnant, de laquelle dépend les îles, puisque leur installation empêche la réalisation d'un complexe touristique commercial (Pieuzat, 2005). Alors que l'association propose des stages dans différents espaces du Finistère, et de Bretagne, et qu'elle participe grandement à la mutation de l'économie locale de la pêche vers le tourisme nautique social, Philippe Viannay s'étonne, dans sa biographie, du peu d'aide reçu par les différentes collectivités locales : « *Ce qui nous étonna davantage c'est le peu d'aide que nous donnèrent certaines collectivités locales à qui nous apportions pourtant un avenir, mais qui répugnait à modifier leurs habitudes*²⁸. » Dans un travail sur la vallée d'Aspe, Guy Di Méo évoque également cette opposition entre des natif·ve·s et les nouveaux·elles qui ont un regard différent sur les ressources proposées dans un espace donné et qui ne correspondent finalement pas à la représentation traditionnelle que les premier·ère·s se font de leur territoire et patrimoine (Di Méo, 1996). Il faut attendre l'évolution des mentalités et la prise de conscience d'un intérêt économique pour le développement de la voile de loisirs pour qu'une réelle collaboration locale se mette en place entre le CNG et les collectivités territoriales finistéennes.

²⁴ Facture réalisée le 5 juillet 1967 par le chantier A. Stéphan & Cie pour l'UCPA. AD29 : 115W326.

²⁵ Acquisition de matériel nautique de l'UCPA correspondant aux besoins des années 1967, 1968, 1969 pour les centres l'Aber Wrach, Bénodet, Le Guilvinec. AD29 : 115W326.

²⁶ Nous considérons les ouvrages écrits par ou sur les créateur·trice·s des Glénans comme des sources : FELETIN Clarisse, Hélène Viannay : l'instinct de résistance de l'occupation à l'école des Glénans, Pascal, 2005, p. 179.

²⁷ Idem, p. 153.

²⁸ VIANNAY Philippe (Eds), Du bon usage de la France : Résistance, journalisme, Glénans, Ramsay, 1988, p. 265.



2. Dans les années 1970 : le début d'une collaboration locale

Durant les années 1970, le CNG fait évoluer l'organisation de son administration en raison d'évolutions politiques importantes. En effet, depuis la circulaire n°66-84 du 4 mai 1966, les collectivités territoriales ont la possibilité de distribuer les subventions de l'État pour la construction d'installations sportives. De la même façon, les Établissements Publics Régionaux (EPR) sont créés par la loi du 5 juillet 1972, mais ils ne bénéficient que de pouvoirs limités contrairement aux régions des années 1980. Les glénanais·e-s sont donc obligé·e-s de traiter à l'échelle locale.

2.1. Nouvelle organisation de l'association : la sectorisation

Cette politique est effective à partir de 1970²⁹, mais réfléchiée dès 1968 au sein d'une commission ad hoc³⁰. Elle est rendue nécessaire par des problèmes puisque l'activité de l'association devient très importante et qu'il y a un « *manque d'information, [un] équilibre difficile à trouver entre les tâches du Conseil, des différentes Commissions et le Bureau* »³¹. La sectorisation consiste en une réorganisation de l'association en différents secteurs liés aux implantations géographiques de l'école de voile. Il s'agit d'associations indépendantes bénéficiant d'une autonomie de gestion avec un budget spécifique, mais devant appliquer la politique générale définie à Paris. Chacun élit son comité, un bureau et prépare un budget ainsi qu'un rapport annuel présenté à la direction générale³². Lorsqu'il est question d'argent, le CA et l'assemblée générale centrale à Paris sont les décisionnaires³³. Les présidents de chaque CA de secteurs ont une place au sein du CA central sans avoir un droit de vote. L'école de voile veut rester proche de ses stagiaires en travaillant spécifiquement sur les particularités locales

²⁹ RM 1970. ACNG.

³⁰ CA, 12.10/1968. ACNG.

³¹ CA, 12.10/1968. ACNG.

³² Section « Les secteurs » du règlement intérieur, 1979. ACNG.

³³ CA, 23/10/1971. ACNG.

tout en se rapprochant des partenaires possibles sur les différents territoires comme les municipalités³⁴.

Le choix des secteurs, comme pour l'exemple de la séparation entre l'Archipel et Concarneau, n'est pas lié à sa taille, mais aux conditions de pratiques qui sont différentes et qui demandent, de ce fait, des réflexions pédagogiques adaptées : « *on ne navigue pas de la même manière en Irlande, en Corse, en Bretagne Nord ou à Penfret. Les techniques permettant de conduire les bateaux et les exigences de la sécurité restent les mêmes, mais doivent s'adapter au milieu marin, aux conditions météorologiques qui diffèrent considérablement d'une base à l'autre* »³⁵.

La nouvelle organisation ne se met en place qu'en 1970³⁶ et permet au CNG de voir une progression de sa collaboration à l'échelle locale³⁷. Le CA de l'école de voile analyse lui-même cela comme lié à la proximité avec les acteur·trice·s locaux·les. Cette nouvelle organisation est corrélée à une forme d'impératif au regard des conclusions de François Renard, trésorier de l'association en 1969, qui évoque une stagnation de l'aide du MJS qui touche finalement directement le prix des stages³⁸. De là, il y a un risque conséquent face à l'objectif de développement de la pratique pour tou·te·s que s'est donnée l'association en coopération avec les pouvoirs publics. L'association passe d'un financement à hauteur de 21% en 1965 à 8% en 1972³⁹. Il s'agit d'un mouvement général d'actualité entre la fin des années 1960 et le début des années 1970⁴⁰. Les instances de réflexion concernant le tourisme commencent à s'intéresser à l'aspect social⁴¹ de la pratique et sont alarmantes pour la suite puisqu'elles

³⁴ CA, 16/12/1970. ACNG.

³⁵ CR de l'Assemblée Générale (AG), 13/03/1971. ACNG.

³⁶ Rapport Moral 1970. ACNG.

³⁷ CR de l'AG, 13/03/1971. ACNG.

³⁸ RF 1969. ACNG.

³⁹ RF 1971. ACNG.

⁴⁰ Rapport statistique adressé aux chefs académiques et départementaux de la Jeunesse et des Sports, 1971. AN : 19770253/15.

⁴¹ Réunion interministérielle du 5 mai 1971 sur le tourisme social. AN : 19810075/36.

craignent que la baisse des subventions pousse les associations à chercher la rentabilité et, donc, se rapprocher des structures commerciales dans leur fonctionnement : « *Le tourisme social et le sport social ne sont « sociaux » que si les tarifs restent bas pour les usagers*⁴². »

Cette transformation de l'organisation de l'association est liée à une prise de conscience du CNG qui comprend que les subventions deviennent politiques. Les aides ont toujours été liées à une question politique. Cependant, le début de la contractualisation, en lien avec une diminution des fonds accordés au MJS et de la crise financière des années 1970, entraîne un subventionnement en lien avec des opérations intéressant directement les pouvoirs publics à l'échelle nationale. Il faut aussi rappeler que les lois-programmes s'arrêtent en 1975 avec la loi Mazeaud qui considère que le problème de l'équipement sportif est résolu (Falcoz et Chifflet, 1998). Proposer uniquement une activité éducative par les sports nautiques et en faveur d'un public jeune et issu des milieux populaires ne suffit donc plus.

Cette transformation de l'organisation de l'association est liée à une prise de conscience du CNG qui comprend que les subventions deviennent politiques⁴³. Les aides ont toujours été liées à une question politique. Cependant, le début de la contractualisation, en lien avec une diminution des fonds accordés au MJS et de la crise financière des années 1970, entraîne un subventionnement en lien avec des opérations intéressant directement les pouvoirs publics à l'échelle nationale. Il faut aussi rappeler que les lois-programmes s'arrêtent en 1975 avec la loi Mazeaud qui considère que le problème de l'équipement sportif est résolu (Falcoz et Chifflet, 1998). Proposer uniquement une activité éducative par les sports nautiques et en faveur d'un public jeune et issu des milieux populaires ne suffit donc plus.

2.2. Une confrontation politique directe à l'échelle locale

Avoir une subvention de l'État est une condition *sine qua non* pour pouvoir proposer une offre qui s'insère dans le tourisme social puisque de cette aide

dépend les prix des stages, et, donc, conditionne l'accès du tourisme nautique à tou·te·s. Pour être plus proche des politiques mises en œuvre par les pouvoirs publics, le CNG réfléchit à des plans de développement qui soient pensés de façon pluriannuelle et selon les différents secteurs⁴⁴. Les dirigeant·e·s suivent les réflexions faites par les ministères du Tourisme et de la Jeunesse et des Sports en 1971⁴⁵ d'autant plus que le CST recommande la planification d'une politique pour les sports nautiques qui sont en plein développement⁴⁶. Deux plans sont mis en place sur cinq ans durant la période, un premier en 1973⁴⁷ et un second en 1977⁴⁸. Il y a une évolution par le passage d'une collaboration « octroyé » lié à l'agrément, à un partenariat « négocié » (Meschariakoff, 2001, p. 237) où l'association doit savoir se vendre auprès du MJS. L'association procède à des demandes de subventions que nous pouvons décrire comme stratégiques puisque les dirigeant·e·s ne demandent que des aides pour l'achat de matériaux et de terrains. Iels savent qu'iels auront du mal à avoir les concours nécessaires pour des bâtiments et concentrent alors leurs efforts ailleurs. Cela est aussi lié à une réflexion écologique forte présente dans l'esprit Glénans puisqu'iels cherchent à préserver l'esprit sauvage des îles⁴⁹. De plus, veiller à la modernisation de la flotte c'est garantir la meilleure formation possible pour les stagiaires d'autant plus que les bateaux connaissent une usure plus rapide que les bâtiments.

Depuis la circulaire 66-84 du 4 mai 1966, les collectivités territoriales ont donc la possibilité de distribuer les subventions de l'État pour la construction d'installations sportives. Cependant, l'État reste responsable de l'aide financière accordée. Dans le

⁴⁴ CR de l'AG, 13/03/1971. ACNG.

⁴⁵ Réunion interministérielle du 5 mai 1971 sur le tourisme social. AN : 19810075/36 ; Rapport « les jeunes et l'environnement », rapport de synthèse des travaux du groupe de réflexion, juillet 1972. AN : 19770245/1.

⁴⁶ Rapport définitif du président du sous-groupe « organisme de construction et de gestion des équipements pour la Jeunesse », CST, 17/11/1970. AN : 19810075/36.

⁴⁷ CA, 10/04/1973. ACNG.

⁴⁸ AG, 24/04/1977. ACNG.

⁴⁹ CA, 22/04/1967. ACNG.

⁴² Réunion du groupe de réflexion sur le patrimoine immobilier des associations, 29/02/1972, CST. AN : 19840014/5-6.

⁴³ CA de l'AG, 19/05/1979. ACNG.

cadre d'une coopération publique/privée qui se fait autour de la volonté de développer les pratiques nautiques, à visée éducative, pour tou-te-s les jeunes, le CNG justifie donc la future utilisation des opérations subventionnées par la poursuite de ces objectifs. En 1976, l'association évoque par exemple la possibilité de réaliser 3 024 journées de stages supplémentaires si elle perçoit une subvention pour l'achat de cinq nouveaux bateaux⁵⁰. Il est courant que les organisations demandent une aide pour plusieurs opérations en même temps sans doute pour avoir plus de chances d'être subventionnée un minimum.

Dans les années 1970, les aides de l'aide sont parfois complétées par une aide locale lorsque l'opération présente un intérêt pour les collectivités. Par exemple, en 1975, le CNG demande une aide pour acheter un nouveau bâtiment pour l'École de Chef de Bord (ECB) créée à Concarneau en 1964 dans le but de combler le manque de cadres pour encadrer les stages de voile. L'association justifie ce besoin par le fait que les installations de la rue Alfred Le Ray deviennent insuffisantes⁵¹ en raison du développement important du nautisme et, donc, des besoins nécessaires en matière d'encadrement. La mairie de Concarneau donne la garantie nécessaire au CNG afin d'obtenir un emprunt de 70 000 frs auprès de la Caisse des Dépôts et des Consignations⁵². Cette aide est possible parce que le CNG a, auparavant, confirmé que l'opération réalisée est subventionnée par le MJS. En effet, l'école de voile perçoit également une aide du MJS en lien avec la dernière loi-programme d'un montant de 300 000 frs, soit 50% de l'opération totale. Par la suite, des travaux sont nécessaires pour que le bâtiment puisse être utilisable. Une convention est signée entre l'EPR de Bretagne et l'ECB du CNG dans laquelle il est prévu un financement de l'opération à différentes échelles (Figure 3).

Figure 3 : Exemple d'un financement aux différentes échelles

Financier	Montant	Part de financement
MJS	600 000 F	35,5%
EPR Bretagne	400 000 F	25%
Finistère	160 000 F	10%
Ville de Concarneau	80 000 F	5%
CNG	360 000 F	22,5%
Total	1 600 000 F	100%

Source : Convention École des chefs de base du Centre Nautique des Glénans, 29/12/1978. Archives régionales de Bretagne (ARB) : 126W17

Le MJS ne finance plus à hauteur de 50%, car cette opération n'entre pas dans le cadre d'une loi-programme. Dans cette opération, le CNG est finalement gagnant puisque cette nouvelle organisation lui permet de bénéficier de subventions plus importantes que celles dont il avait l'habitude auparavant. Pratiquement 80% du montant des travaux est pris en charge par les pouvoirs publics à différentes échelles. Les virements sont faits en cinq tranches selon l'évolution des travaux et l'envoi des preuves entre 1979 et 1981⁵³.

Durant cette période, l'association évolue pour être au plus proche des acteur-trice-s politiques à l'échelle locale en mettant en place la sectorisation. Cette nouvelle organisation est directement liée une volonté de collaboration locale tout en prenant en compte les différentes particularités territoriales pour pouvoir proposer un enseignement de qualité. Cette évolution leur profite puisque le CNG parvient à trouver les financements nécessaires à une nouvelle échelle lui permettant de toujours œuvrer dans le sens de ce qu'elle souhaite c'est-à-dire le développement et la formation à et par la voile pour tou-te-s.

3. Années 1980-1990 : les conséquences de la décentralisation

Les années 1980 sont marquées par l'arrivée de la gauche à la Présidence de la République pour la première fois dans le second vingtième siècle, mais aussi l'évolution de la société française avec la décentralisation. Les lois Defferre de 1982 et 1983 ne créent pas véritablement les régions, mais introduisent

⁵⁰ Bilan prévisionnel de l'emploi du matériel subventionné, 7/09/1976. AD29 : 155W72.

⁵¹ Bilan de l'emploi des équipements préexistants et Bilan prévisionnel d'emploi et de gestion de l'équipement envisagé. AD29 : 155W109.

⁵² Délibération du conseil municipal, 12/12/1975. AD29 : 155W109.

⁵³ Dossier « École des Chefs de Bases Nautiques de Concarneau », Budget 1978. ARB : 126W17.

plusieurs innovations comme le transfert du pouvoir exécutif, administratif et financier vers les collectivités à l'échelle locale. Il y a le passage d'une « société de la généralité », fondée sur des règles communes dictées par un État représentant un « intérêt général supérieur », à une société « de la particularité », qui donne une place privilégiée aux spécificités de chacun » (Valode, 2014, p. 325). De là, la notion de territoire évolue d'un espace uni autour d'un pouvoir centralisé vers l'addition de territoires ayant une identité propre⁵⁴ et dans lesquels le CNG évolue depuis plus de 30 ans.

3.1. Une collaboration constante autour de l'équipement du territoire

En termes d'aménagement touristique du territoire, les compétences de l'État sont transférées aux régions dans le cadre de la loi de janvier 1983⁵⁵. Le CNG considère cette évolution comme une nécessité voire même une logique⁵⁶. Déjà organisée à l'échelle locale, l'association n'a donc pas à faire évoluer ses structures.

Le CNG doit faire face à une augmentation de la fréquentation avec, en plus, une demande qualitative plus importante en lien avec la vétusté des infrastructures. En effet, celles qui sont utilisées dans les années 1980 et 1990 sont assez anciennes puisqu'elles ont surtout été créées dans le cadre des deux premières lois-programmes⁵⁷. Celles-ci ne sont donc plus adaptées aux attentes des stagiaires. Avec l'arrivée des structures commerciales (Marsac, 2021), l'enjeu est de proposer des infrastructures qui correspondent le plus aux revendications pour éviter que le tourisme sportif social soit un tourisme au rabais et que tou-te-s puissent avoir des services à peu près équivalents. Les stagiaires dénoncent eux-mêmes des infrastructures

trop anciennes⁵⁸. Il est notamment souligné des soucis en lien avec les normes d'hygiène puisque l'accès à l'eau courante et à l'électricité n'est pas toujours une réalité. Les dirigeant-e-s évoquent à plusieurs reprises de grandes difficultés à faire installer l'eau douce sur les îles⁵⁹. Cela ralentit grandement le CNG dans son développement puisqu'il n'arrive pas à convenir entièrement aux besoins des jeunes. Cependant, dans sa politique de modernisation, le CNG fait en sorte de travailler tout en respectant l'environnement en lien avec ce que nous avons déjà évoqué et l'esprit Glénans. Cela se retrouve dans une volonté d'utiliser l'existant et les dirigeant-e-s assument la volonté de limiter au maximum l'amélioration des conditions d'hébergement sur les îles⁶⁰. L'association s'inscrit dans le cadre d'une réflexion en lien avec la notion de développement durable qui émerge durant cette période. Elle propose alors le développement d'un territoire qui réfléchisse aux questions environnementales en équilibre avec des enjeux économiques et sociaux. Des aides européennes et régionales sont proposées pour permettre aux associations d'effectuer une modernisation vers les nouvelles technologies écologiques⁶¹. Le CNG suit directement les recommandations faites par le MJS et ceux du Tourisme et de l'Environnement dans différents documents rédigés à la fin des années 1980⁶² qui demandent une harmonisation de l'hébergement avec l'environnement ainsi que des aménagements qui soient respectueux du milieu naturel. Durant la période, l'école de voile obtient à trois reprises une aide de la région pour l'installation d'éolienne. Cependant, iels ne parviennent à réaliser



⁵⁴ Dossier : les perspectives du Tourisme en France, novembre 1985, p. 10. AN : 19940588/1.

⁵⁵ Titre II, Section I, Article 33 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État, JORF, 9 janvier 1983, pp. 215-230.

⁵⁶ CA, 19/06/1982. ACNG.

⁵⁷ CST, « Le Tourisme des Jeunes », 1990. AN : 11970195/13.

⁵⁸ RF 1984 ; CA, 22/09/1990. ACNG.

⁵⁹ RM 1989, 1990 et 1992. ACNG.

⁶⁰ Lattre de Cathy Saint-Julien, directrice du CNG Concarneau à Eugène Vassaux, délégué régional de l'Agence Française de la Maîtrise de l'énergie, 30/10/1991. ARB : 89W174.

⁶¹ Dossier concernant l'équipement en éolienne de l'île de Bananec. ARB : 89W174.

⁶² MJS, « La Charte du tourisme 80 mesures pour le tourisme des années 80 », 1987. AN : 19970195/20 ; Convention Tourisme et Environnement, 1989. AN : 19950194/1.

que celle sur l'île de Penfret en 1985 grâce à une aide de 325 000 frs⁶³. L'association profite alors clairement d'une opportunité offerte par la région.

Dans les années 1980, l'essentiel des moyens déployés par le CNG va à la modernisation de sa flotte qui est décrite comme vieillissante⁶⁴. Ensuite, dans les années 1990, la politique va plus vers l'amélioration des hébergements avec la création de bâtiments en dur ou semi-dur⁶⁵ pour le confort général des lieux d'accueil⁶⁶. Un accord de principe est donné à l'association dès 1986 pour les hébergements de l'Archipel⁶⁷. Nous comprenons alors que l'association ne se développe plus, mais tente de survivre et de se moderniser pour rester compétitive. Sur la période, l'association n'ouvre aucun nouveau centre. Pire, elle doit fermer celui de Rondinara en Corse en 1984 parce que les coûts de modernisation sont trop importants⁶⁸. L'association doit tout de même faire en fonction de la politique de la région en prouvant l'intérêt de ses constructions ou travaux pour le tourisme breton. Ce que nous pouvons constater en premier lieu, c'est que l'aide venue du MJS est toujours une réalité. Cependant, elle est beaucoup moins importante qu'avant (Figure 4).

Figure 4 : Exemple d'un plan de financement pour l'île d'Arz en 1986

Financeurs	Montants	Part de financement
Emprunt	750 000 frs	47,5%
MJS	700 000 frs	44,3%
Bretagne	130 000 frs	8,2%
Total	1 580 000 frs	100%

Source : CA, 08/03/1986. ACNG.

Avant, le MJS offrait une subvention de 50% qui est complétée par une aide de la part d'une collectivité territoriale, EPR, département ou commune. De là, le concours de l'État était supérieur à 50%. À partir des années 1980, nous pouvons nous apercevoir que l'aide de l'État diminue et que, de ce fait, le CNG finance de façon plus importante ses différentes opérations. De là, la poursuite du projet social de l'association est mise à mal alors que les ministères du Tourisme et de la Jeunesse et des sports mettent en œuvre des financements pour le tourisme social. Cependant, les infrastructures de l'école de voile n'entrent pas dans ces plans en raison d'un public touché qui n'est pas assez familial. Pour faire face à cette diminution du pourcentage d'aide accordée par le MJS aux associations, les communes viennent parfois compenser. Le CNG a la chance d'être très bien intégré à l'échelle locale. En 1991, l'association souhaite quitter Concarneau pour Port-la-Forêt pour des bâtiments qui correspondent plus à ses besoins. Cependant, la commune souhaite garder l'association sur son territoire. De là, elle rachète les locaux du CNG et lui propose de mettre à sa disposition de nouvelles infrastructures qu'elle construit. Un prêt à usage gratuit leur ait proposé sur 10 ans à partir de juillet 1992 et

⁶³ Arrêté du 15 avril 1985 concernant l'installation d'un aérogénérateur sur l'île de Penfret. ARB : 89W174.

⁶⁴ RF 1984 et RM, 1986 à 1989. ACNG.

⁶⁵ RM 1989. ACNG.

⁶⁶ RM 1982, 1985 et 1992. ACNG.

⁶⁷ CA, 16/11/1986. ACNG.

⁶⁸ RM1984. ACNG.

89 ans à partir de 2002⁶⁹. Cet exemple montre alors l'importance de l'association pour l'activité de la ville de Concarneau. En effet, leur présence suppose une fréquentation touristique et une consommation. Le CNG est donc important pour l'économie locale puisqu'il emploie des personnes dans ses ateliers, mais aussi parce qu'elle fonctionne avec les artisans-ne-s de la ville et consomme des denrées sur place. Étant donné que l'école de voile est importante pour la dynamique locale, il est donc logique de voir un investissement de la mairie.

3.2. Une relation en faveur de la formation et de l'emploi

Durant la période, le chômage est important et, dans le même temps, le sport connaît un intérêt croissant dans la société. Le développement des emplois sportifs et des diplômés peut être considéré comme un moyen de lutter contre la crise de l'emploi tout en répondant aux envies de loisirs des Français-e-s. Les associations participant au projet global de diminution du chômage des jeunes reçoivent une subvention. En 1990, le CNG crée des pass-formation pour permettre à ses moniteur-trice-s de faire des formations pour mettre à jour leur base technique. Dès la première année, 300 moniteur-trice-s en profitent et, donc, l'association a à sa disposition 1600 encadrant-e-s contre 1400 l'année précédente⁷⁰. De là, plus de stages peuvent être réalisés et le développement des activités peut être une réalité. De la même façon, des conventions sont passées avec les collectivités pour que les associations organisent la formation de jeunes. En 1994 et 1995, le CNG a donc réalisé la formation de 57 jeunes et les a ensuite aidés à trouver un emploi dans la région Bretagne⁷¹.

Au sein de l'ECB, le CNG collabore directement avec les collectivités bretonnes d'autant plus que son pouvoir en matière de diplôme est renforcé par la

loi Avice⁷². En 1984, l'ECB devient l'Institut Nautique Bretagne – Glénans (INBG)⁷³. L'école devient une association fonctionnant en coopération directe avec les collectivités locales bretonnes, la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Quimper et la Fédération Française de Voile. Le CNG n'est plus en capacité de gérer la structure d'un point de vue financier, il décide de réunir des partenaires ayant des objectifs communs aux siens⁷⁴. Tou-te-s les cadres nécessaires au fonctionnement des écoles de voile de la région sont donc formés dans cette école et grâce au concours du CNG. L'association est intégrée par la région aux réflexions sur la formation professionnelle. Elle agit alors directement en faveur de l'attractivité du territoire pour le tourisme nautique associatif et pour la voile de loisirs.

La création de la notion de territoire par la décentralisation ne contraint finalement pas directement le CNG puisque l'association a déjà pris le parti d'évoluer durant la période précédente. Cette nouvelle notion peut cependant apparaître comme contraignante pour des associations n'étant pas totalement intégrées dans l'espace breton. Cependant, l'école de voile des Glénans est vue comme un acteur important pour l'économie locale et notamment au sein de la ville de Concarneau. Cela lui permet d'obtenir les aides nécessaires tout en devenant un partenaire régional direct sur le plan de la formation des jeunes aux emplois sportifs.

Conclusion

Au terme de ce travail, il apparaît que les relations entretenues entre le CNG et les pouvoirs publics aux échelles nationales et locales évoluent au fil du temps en fonction des transformations des structures de l'État. Pour répondre à notre première hypothèse, il est vrai que l'association a dû évoluer dans son fonctionnement pour pouvoir se rapprocher des collectivités locales puisque l'école de voile est d'abord proche du MJS. Cependant, notre analyse du discours

⁶⁹ CA, 16/11/1991. ACNG.

⁷⁰ RM 1990. ACNG.

⁷¹ RM 1994 et 1995. ACNG.

⁷² Loi n°84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives (Loi Avice), JORF, 17 juillet 1984, pp. 2288-2293.

⁷³ CA, 15/12/1984. ACNG.

⁷⁴ RM 1984. ACNG.

produit dans les documents de la direction générale des Glénans montre que la mise en place de la sectorisation n'apparaît pas comme une contrainte, bien au contraire. L'association fait évoluer ses structures de gestion pour être au plus près des acteur-trice-s politiques locaux, mais aussi pour proposer une réflexion qui soit directement liée à l'espace dans lequel elle s'implante. De plus, la relation entretenue avec le département n'est pas aussi directe que celle intervenant ensuite avec la région en raison, notamment, de la place du MJS dans le subventionnement des opérations à l'échelle locale. Le Finistère n'est jamais l'unique financeur d'une opération commandée par l'école de voile. Étant donné que la notion de territoire est intégrante aux réflexions de l'école de voile, il apparaît que la question de la contrainte assimilée aux différentes évolutions politique ne peut constituer une réalité.

Notre seconde hypothèse supposait que c'était parce que l'association est implantée de façon historique dans le Finistère qu'elle avait alors plus d'opportunité localement. Celle-ci se vérifie. Dès sa création, les fondateur-trice-s ont à cœur d'être proches des Breton-ne-s sur différents points. Iels contribuent à l'évolution économique du territoire vers une économie basée sur le nautisme. Alors qu'il semble avoir des difficultés à obtenir de l'aide à l'échelle nationale en raison de la baisse des concours du MJS et du Tourisme et d'une intégration incomplète au tourisme social, le CNG parvient alors à trouver des aides locales lui permettant de garder une place de choix dans le territoire et de continuer à travailler à son développement économique. L'association agit donc en collaboration à l'échelle nationale puis locale lorsque les aides deviennent plus simples à avoir dans le but de toujours proposer un enseignement et des aménagements qui correspondent à ses principes d'ouverture en faveur des jeunes. Le travail de l'école de voile des Glénans en faveur des jeunes Français-e-s et Breton-ne-s est donc une réalité et la coopération avec le MJS en premier lieu puis avec les collectivités locales ont été un moyen d'y parvenir.

BIBLIOGRAPHIE

AMAR, M. (1987), *Nés pour courir : Sports, pouvoirs et rébellion (1944-1958)*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble.

BANTIGNY, L. (2007), *Le plus bel âge : jeunes et jeunesse en France de l'aube des Trente Glorieuses à la guerre d'Algérie*, Paris, Fayard.

BESSE, L. (2008), *Les MJC : De l'été des blousons noirs à l'été des Minguettes, 1959-1981*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.

BIER, B. (2011), « Le temps des loisirs, enjeu éducatif et démocratique », *Revue Projet*, 320, p. 39-46.

BOYER, M. (1997), *Le tourisme de masse*, Paris, L'Harmattan.

CHAUVIN, J. (2002), *Le tourisme social et associatif en France. Acteur majeur de l'économie sociale*, Paris, L'Harmattan.

DI MÉO, G. (1996), « Territoire vécu et contradictions sociales : le cas de la vallée d'Aspe (Pyrénées occidentales) », in DI MÉO, G. (dir.), *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, p. 51-86.

DUMAZEDIER, J. (1962), *Vers une civilisation du loisir?*, Paris, Le Seuil.

FALCOZ, M., CHIFFLET, P. (1998), « La construction publique des équipements sportifs : Aspects historique, politique et spatial », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 79, p. 14-21.

FOURASTIÉ, J. (1979), *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible*, Paris, Fayard.

FUCHS, J. (2017), « Les Jeux nautiques atlantiques. Sport, culture et maritimité », *Ethnologie française*, 47, 2, p. 341-350.

GOMBERT, M. (2006), « L'aventure du plein air en Gironde », Paris, Séminaire du Comité d'Histoire des Ministères de la Jeunesse & des Sports.

GONTIER, C., FUCHS, J., MICHOT, T. (2021), « Les fêtes maritimes en Bretagne : quand le territoire rencontre le patrimoine, une approche sociogéographique », *Norois*, 258, p. 39-56.

HUNZICKER, W. (1951), *Social Tourism: Its Nature and Problems*, Bern, International Tourists Alliance Scientific Commission.

LEBRETON, F., MICHOT, T. (2015), « Activités récréatives et développement du littoral brestois : Etude exploratoire sur une culture maritime en (re)construction ? », *Revue européenne de management du sport*, 47, p. 24-38.

MARSAC, A. (2021), « Le tourisme à la Fédération Française de Canoë-Kayak et des sports de pagaie : entre service public et gestion déléguée », *Movement & Sport Sciences*, 111, 1, p. 37-46.

MESCHERIAKOFF, A.-S. (2001), « Les associations et l'administration. D'une liberté encadrée à une liberté utilisée », in ANDRIEU, C., LE BÉGUÉC, G., TARTAKOWSKY, D. *Associations et champ politique. La loi de 1901 à l'épreuve du siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne.

PHILIPPE, M. (2020a), *Coopérer pour développer l'accès des sports de plein-air à la jeunesse populaire ? Étude des relations entre les pouvoirs publics et les associations de tourisme sportif (1944-1996)*, Thèse de doctorat, Champs-sur-Marne, Université Paris-Est.

PHILIPPE, M. (2020b), « Social and Associative Sports Tourism in France : The Glénans and the National Union of Outdoor Sports Centres (UCPA) », *The International Journal of the History of Sport*, 37, p. 433-450.



- PEUZIAT, I. (2005), *Plaisance et environnement. Pratiques, représentations et impacts de la fréquentation nautique de loisirs dans les espaces insulaires*. Le cas de l'archipel des Glénans, Thèse de doctorat, Brest, Université de Bretagne Occidentale.
- ROSANVALLON, P. (1995), *La nouvelle question sociale. Repenser l'État providence*, Paris, Le Seuil.
- RUSSIER, J.-P. (2015), « Jouer avec le vent et la mer », *Revue du MAUSS*, 46, p. 50-66.
- VALODE, P. (2014), *La Ve République : Une histoire*, Paris, L'Archipel.

40



DOSSIER
Décembre
2022
n°13