



# Le CVMA a 75 ans

A travers la vie d'un club, le CVMalbuisson, on mesure l'ampleur des changements qui ont profondément modifié la pratique d'un loisir, d'un sport qui nous est cher et qui semble avoir de toute éternité fait partie du paysage.

A l'origine le Cercle de voile était un petit club de propriétaires comptant quelques membres puis pour favoriser des adhésions nouvelles, notamment des jeunes au sortir de l'école de voile, on a admis des membres dépourvus d'embarcation. Au fil des ans le club contraint de s'adapter s'est ouvert à toute personne désireuse de naviguer (1)

Historiquement le véritable essor de la voile remonte au début des années 60 et entre dans une phase de croissance continue jusqu'au début des années 80 (20 adhérents en 1960 1 241 adhérents en 1981) Cet essor correspond à une époque bien particulière où le boum économique incite un large public à découvrir des loisirs jusque-là inaccessibles. La voile en fait partie et bénéficie de ce climat exceptionnellement favorable.

Les navigateurs de l'époque découvrent non seulement un nouveau loisir mais au-delà du plaisir de la balade, l'occasion de confrontations sportives. Les régates d'alors donnaient lieu à des compétitions bon enfant mais très disputées qui décuplaient le plaisir de naviguer. Ces épreuves qui rencontraient un vif succès avaient le mérite d'être accessibles au plus grand nombre. Progressivement des innovations techniques vont mettre sur le marché des bateaux plus performants, plus compliqués et surtout plus chers. Cette évolution ne séduit qu'une partie des amateurs et décourage les autres en creusant un fossé entre compétiteurs avertis et navigateurs occasionnels.

A partir du milieu des années 70 l'attrait pour les régates décline mais sans affecter le nombre d'adhérents. On se presse encore au seuil des bases nautiques pour obtenir une place pour son bateau, problème récurrent jusqu'au début des années 80. A partir de 1985 la question des emplacements disponibles a cessé d'être un problème. La masse des pratiquants se réduit de façon spectaculaire et l'on assiste à un effondrement des adhésions, en dix ans le CVMA perd 50% de ses membres (2)

Ce mouvement de reflux ne saurait être imputable à l'excessive sophistication du matériel ou à l'envol du prix des bateaux, les goûts comme les loisirs évoluent, un déclin était à terme inéluctable. On a connu d'autres engouements soudains qui auraient pu déboucher sur une pratique de masse durable, c'est le cas de la planche à voile, engin spartiate mais financièrement beaucoup plus abordable que le dériveur. Là encore, après un essor rapide l'activité a connu un déclin et la planche n'a jamais été en mesure de supplanter la voile traditionnelle (On consultera le tableau comparatif dériveurs I planches à voile) En tout état de cause on est bien obligé de se soumettre aux goûts du public.

(1) Marginal dans les années 80 le nombre d'adhérents sans embarcation atteignait 25% vers la fin des années 90. Aujourd'hui il dépasse les 60%.

(2) il faudra attendre 1994 pour voir la tendance s'inverser et 1997 pour dépasser à nouveau la centaine d'adhérents.

(3) Autre considération qui a son importance dans l'évolution de notre pratique : jusqu'au milieu des années 70 les Français voyagent peu et séjournent durant leurs vacances au même endroit ce qui est propice à toute forme d'apprentissage. Puis les vacances deviennent de plus en plus fractionnées et les destinations lointaines. La clientèle change, on veut des activités moins techniques, plus ludiques, surtout "ne pas se prendre la tête"

(4) Si durant la décennie heureuse, et un peu au-delà, la majorité des adhérents se compose de « touristes » un retournement s'est progressivement opéré et aujourd'hui il en va tout autrement, on compte 17% de membres résidant à plus 100km, les locaux dominent largement, on peut à la rigueur parler d'un tourisme de proximité. Ceci est évidemment une excellente chose qui confirme l'ancrage du CVMa dans la région.

(5) Ce que déplorent les anciens, toujours un peu nostalgiques, c'est un manque de vitalité (plus ou peu de régates, esprit de compétition évanoui) mais ce sont des évolutions sur lesquelles nous n'avons que peu de prise. Il faut savoir s'adapter aux circonstances du moment et répondre aux attentes des usagers.

## Équipement et matériel

Il nous faut évoquer les différentes séries qui ont marqué le développement de notre sport. Tout d'abord les séries de première génération : le Caneton, le Sharpie, le Moth Toutes ces constructions sont assez rustiques et demeurent pour la plupart au mouillage.

Les séries du renouveau: Le Vaurien première série de grande diffusion qui marque le réveil du club, le 420 offre l'exemple le plus phénoménal de développement (le 420 sera la seule série à dépasser les 40 unités) Le 470 version plus sportive que le 420 ne rencontrera pas le même succès. La Yole OK, qui regroupe la première équipe de coureurs. Un autre solitaire s'impose par la suite le Laser, (série olympique) mais n'arrivera jamais à drainer plus d'un ou deux coureurs. Son concurrent, le X4 promu un temps par la Fédération se soldera par un flop. Enfin dernier solitaire, l'Europe série très vivante (jusqu'à 50 participants en inter-ligue)

Une mention toute spéciale pour l'Optimist. L'AG 1967 décide de doter le club d'une flotte d'Optimists en vue de l'initiation des enfants (enfants des adhérents au départ) Cette série deviendra rapidement la série école, base incontournable de l'apprentissage. Nous aurons même une solide équipe de coureurs qui s'illustreront dans les épreuves nationales.

Initialement dédié à l'école de voile pour les adultes il faut citer la Caravelle. Une première utilisation occasionnelle dès 1963, en 1965 le club achètera une Caravelle plastique.

Le matériel récupéré de la PEP en cessation d'activité permettra d'étoffer encore l'école de voile: dériveurs 316, et plus récemment en 2019 gros investissement avec l'achat de Funboat, mini catas très accessibles

A partir des années 2000 on s'est orienté vers l'achat de matériel école spécifique, c'est-à-dire robuste, alors que la tendance précédente était plutôt de rechercher des bateaux pouvant encore faire bonne figure en compétition.

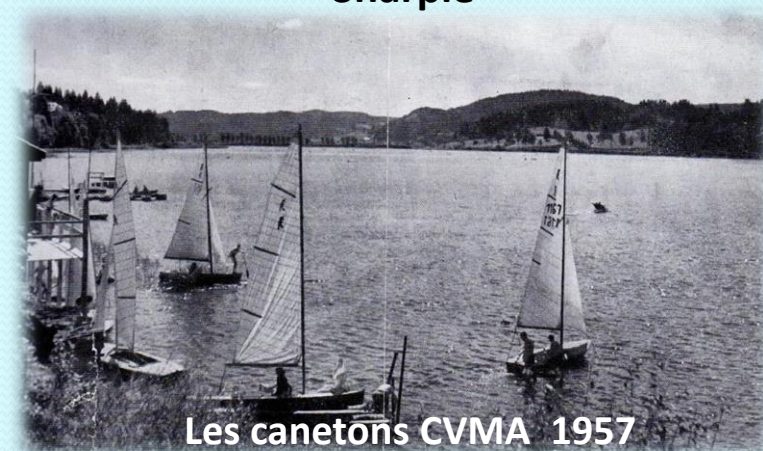
En 1994, acquisition d'un premier Catamaran suivi d'une flotte plus moderne (Dart) en 2005 afin de satisfaire la clientèle (emprunt ou location)

Le même genre de démarche conduira à l'adoption et au renouvellement constant du stock de planches à voile (1) Il en ira de même, non sans quelques réticences, avec l'achat de Paddles, puis de CK autant d'engins ne nécessitant aucun apprentissage préalable.

(1) A partir de 1980 le CVMa se pose la question de savoir si l'on accepte l'adhésion des planchistes ! Non seulement ils seront accueillis mais le club va acquérir des planches en dépit du scandale causé par leur présence en 1981



Sharpie



Les canetons CVMA 1957



CVMA 1987 les Optimist et les 420



Les FD au CVMA

## Les infrastructures

En 1945 la ville de Pontarlier cède aux amateurs de voile locaux un baraquement inutilisé, initialement destiné à l'accueil des prisonniers de guerre de retour d'Allemagne. Ces amateurs regroupés au sein de la section voile du Club Athlétique Pontissalien finissent par acquérir leur autonomie. Acte de naissance du Cercle de Voile Pontissalien.

Ce baraquement est installé à Chaon. La baie avec sa plage, son bistrot sont alors très fréquentés par les pontissaliens. En 1951 sous la pression de certains membres le Cercle émigre à Malbuisson. Le bâtiment est transporté et reconstruit non loin de l'emplacement du chalet actuel. Le bâtiment est posé sur pilotis, non en raison d'éventuelles inondations, mais pour ne pas obstruer le passage du chemin existant (exigence du Maire de l'époque) L'antique club-house sera consolidé tant bien que mal pendant près de vingt ans

En 1970 en raison des travaux entrepris pour la réalisation du complexe nautique le baraquement est démoli. Avec les éléments réutilisables un nouveau club-house voit le jour, édification in extremis à la veille de la saison 1971.

Le nouveau bâtiment s'avère d'entrée trop petit. Il faudra attendre près de dix ans (automne 1990) pour que la construction soit rénovée, la toiture sera refaite le bâtiment agrandi et pourvu de larges baies vitrées. (Un grand merci au passage à L. Mouchet pour son aide inestimable) L'année suivante aménagements intérieurs: installation d'un bureau, de toilettes. Comme le club acquiert toujours plus de matériel le manque d'espace se fait à nouveau sentir, un container (baraque de chantier) sera installé durant l'été 1998, mais ce n'est que du provisoire, un projet de hangar est lancé, permis de construire délivré en 2001. La démolition du préau de l'école de Malbuisson tombe à point, la Municipalité cède au CVMA la charpente dont les dimensions correspondent précisément à notre projet. Il faudra attendre le printemps 2004 pour que le hangar que nous connaissons voit le jour. Parallèlement à tous ces efforts pour nous développer il existait de longue date une « foultitude » de projets plus ou moins utopiques auxquels nous avons cessé de croire.

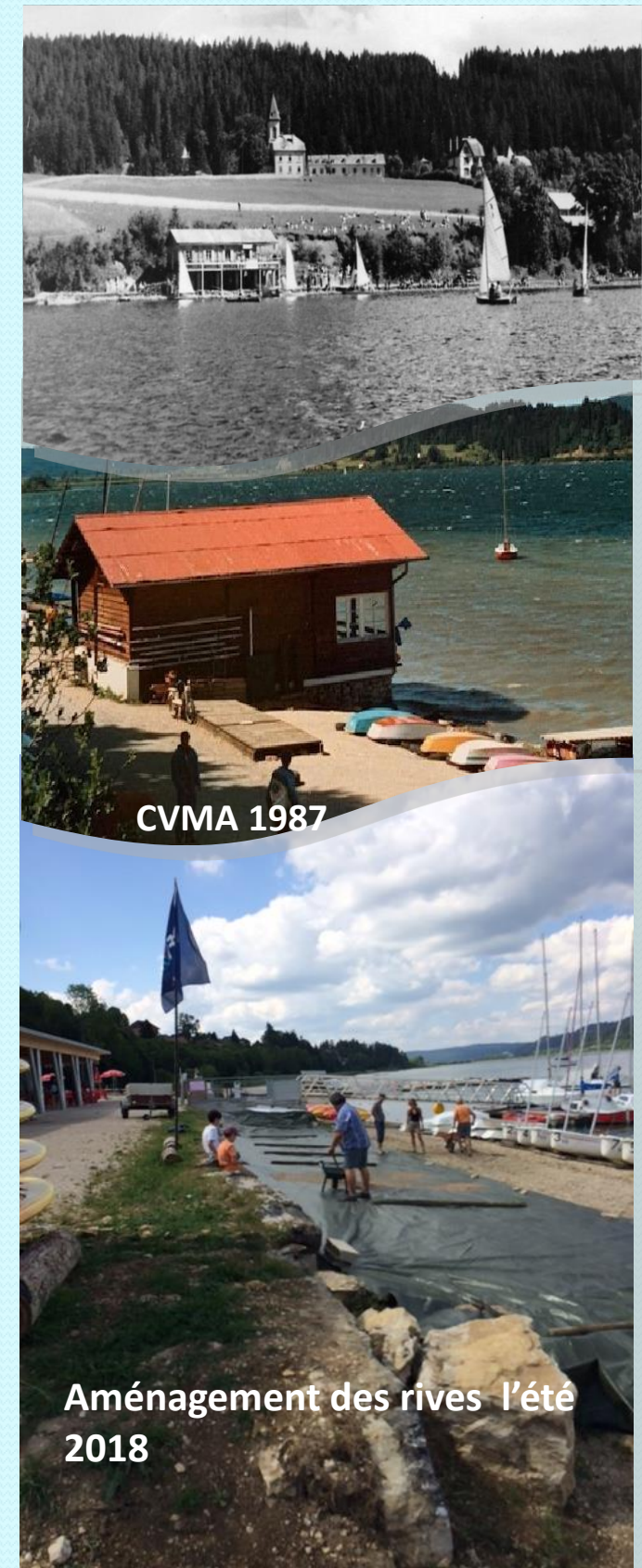
En 2005 la Région s'intéresse aux activités nautiques dans le cadre du développement touristique. A cet effet le CVMA est consulté et fait part de ses attentes. Dix ans plus tard après bien des vicissitudes et nombre de réunions, un plan définitif est adopté. Les travaux débutent à l'automne 2014 pour s'achever à l'été 2015. La saison 2016 s'ouvre dans nos nouveaux locaux auxquels nous sommes parfaitement adaptés.

### La question des abords

Au début des années 50 la majorité des bateaux demeure au mouillage mais avec l'arrivée des dériveurs légers l'accostage devient problématique car le chemin qui mène au club-house est bordé de gabions ménageant une plage étroite et caillouteuse. Tirer son bateau au sec est difficile. A partir de 1971, le remodelage des rives consécutif aux travaux du complexe nautique, laisse place à une berge plus large, mais toujours aussi agressive (1). De multiples apports de graviers amélioreront sensiblement les choses. Il faudra néanmoins attendre 1991 pour obtenir un véritable aménagement des rives avec l'enrochement de la berge que nous connaissons aujourd'hui. La dernière opération destinée à présenter une plage idéale à nos attentes aura lieu durant l'été 2018. Les adhérents les plus courageux débarrassent la plage de ses pierres les plus agressives aplanissent la rive avant de disposer une bâche destinée à neutraliser la repousse des herbes; par-dessus on éprendra du gravier.

(1) Pour pallier à l'agressivité des rives on fabriquera durant des années des slips (pontons individuels) pour préserver les coques tant pour la mise à l'eau que pour le stockage. Les pontons s'avéreront tout aussi nécessaires.

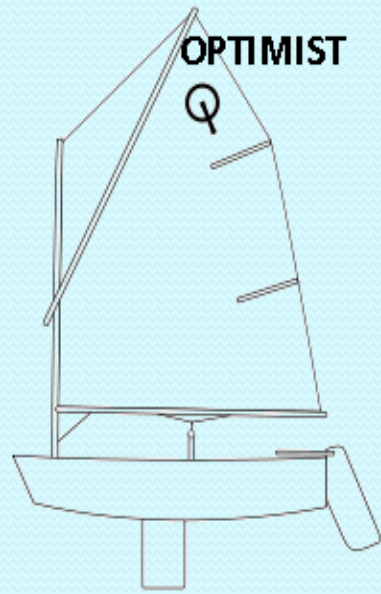
**Gérard Corboz**



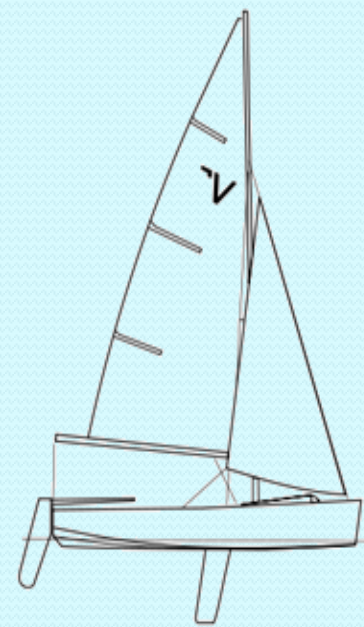
CVMA 1987

Aménagement des rives l'été 2018

# LES DÉRIVEURS



Équipage	1
Gréement	cat-boat
Débuts	1947
Longueur hors-tout	2,30 m
Maitre-bau	1,2 m
Voilure	3,5 m <sup>2</sup>
Architecte	Clark Mills



**VAURIEN**

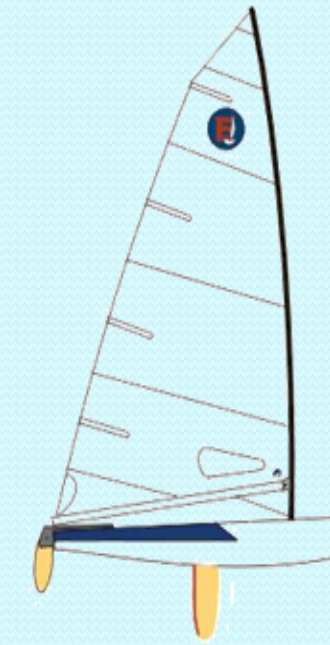
Vaurien avec le plan de voilure initial (1952)

Équipage	2
Gréement	bermudien
Longueur hors-tout	4,08 m
Maitre-bau	1,48 m
Voilure	Grand-voile 5,6 m <sup>2</sup> , Foc 2,5 m <sup>2</sup> , Spi interdit
Déplacement	95 kg (poids total)
Architecte	Jean-Jacques Herbulot



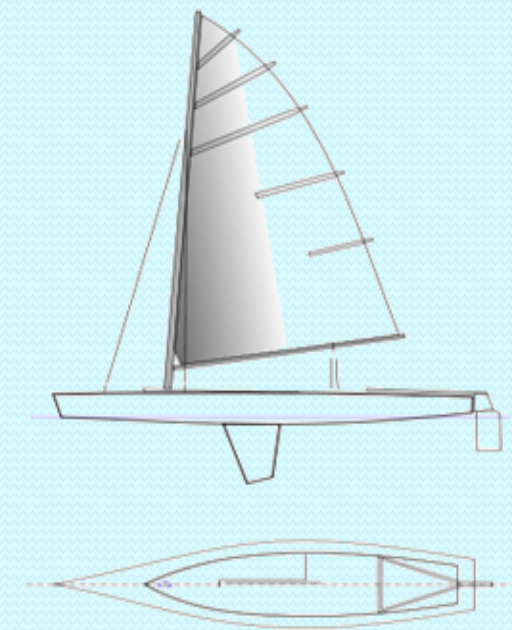
**470**

Équipage	2 (1 trapèze)
Gréement	bermudien
Débuts	1963
Longueur hors-tout	4,70 m
Maitre-bau	1,70 m
Tirant d'eau	1,15 m
Voilure	Grand-voile : 8,75 m <sup>2</sup> Foc : 3,85 m <sup>2</sup> Spinnaker : 14 m <sup>2</sup>
Déplacement	120 kg
Architecte	André Cornu



**EUROPE**

Gréement:	cat-boat
Débuts :	1962
Longueur hors-tout :	3,35 m
Maitre-bau :	1,38 m
Déplacement :	45 kg lège
Voilure :	Grand-voile 7 m <sup>2</sup>
Architecte :	Alois Roland
Équipage :	1



**Silhouette d'un Sharpie 9 m<sup>2</sup>**

Type	dériveur léger
Fonction	régate
Équipage	1, sans trapèze
Gréement	Cat-boat
Débuts	1937
Longueur de coque	5 m
Longueur flottaison	4,58 m
Maitre-bau	1,44 m
Tirant d'eau	0,11 m / 1,10 m
Appendice	dérive
Tirant d'air	6,40 m
Voilure	Grand-voile : 9 m <sup>2</sup>
Déplacement	185 kg
Architecte	Staempfli