

HISTOIRE

“Du canotage" au plaisir de ramer”



▲ Tableau de Canaletto de 1746, The Thames and the City tableau de Canaletto de 1746, The Thames and the City. ▲

L'aviron sportif, le "rowing", n'est pas né du canotage. Il en est une composante, un peu comme le frère le plus méritant, le plus recommandable d'une fratrie. Le canotage n'est pas mort avec la naissance du mouvement sportif. L'aviron sportif s'est institutionnalisé, officialisé jusqu'à être moqué dans leur "Journal" par les frères Goncourt en 1866 :

"Je reçois un prospectus ronflant...pour le progrès du canotage. Ce n'est plus un plaisir, une récréation, un exercice gymnastique, enfin le canotage ! C'est "le sport nautique", une institution de progrès, quelque chose qui a des secrétaires, qui font des discours aux régates, une société de pochards en vareuse et de marins d'eau de vaisselle, qui veulent avec l'association faire leur chemin au moyen de cela, arriver par la marine de plaisance à des distinctions, à une sorte de carrière."

Le canotage, malgré cela, est mis à mal, décrié. Il s'est caché, a choisi des artifices, des dissimulations. Il a été dépecé en plusieurs pièces, chacune récupérée par une fédération sportive spécialisée. Il reprend forme aujourd'hui par la multitude des pratiques et la multiplicité des buts poursuivis par les pratiquants. Le canotage, c'est "naviguer autrement" comme le souligne la revue d'ethnologie maritime "Le Chasse-Marée". C'est aussi la renaissance des bateaux voile-aviron avec la création de la fédération française des bateaux voile-aviron en 2002. C'est encore et toujours la réussite de manifestations internationales comme la Vogalonga de Venise.

Qu'est-ce que le canotage ?

Le canotage est né du plaisir d'aller sur l'eau et de "mener sa barque" selon les termes choisis et relevés par Frédéric Delaive, historien de l'aviron.

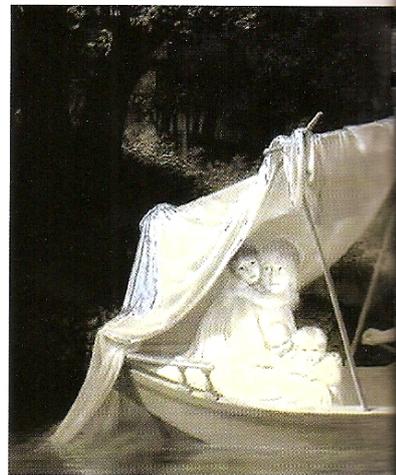
Avant le canotage, le monde maritime et fluvial est un monde à part. Il représente pour une France rurale, le

lointain, l'aventure, le rêve dont la réalité est parfois terrible, affreuse et douloureuse.

Le récit des grandes découvertes fait son œuvre. Au XVIII^e siècle la puissance maritime d'une nation est essentielle. Les échanges commerciaux avec les territoires d'outre-mer augmentent. Les routes maritimes et fluviales deviennent les vecteurs d'un commerce florissant. Les ports se remplissent d'une multitude de petites embarcations de tous ordres : canots de batelage pour décharger les bateaux, canots et chaloupes pour transporter soldats et officiers, marchandises, vivres de bord et munitions. Doris et baleinières, embarqués à bord de grands voiliers permettent à la grande pêche de se développer. Chaque port, chaque mer, chaque lieu a son bateau, le mieux adapté aux caractéristiques locales de vent et de courant.

En même temps, grossissent les grands centres urbains, parfois de façon chaotique, faisant peu de place à l'idée de nature.

La population urbaine a des rythmes différents de la population rurale soumise aux saisons et aux aléas météorologiques. Fonctionnaires, petits commerçants, salariés de manufactures, désœuvrés le dimanche, cherchent alors à retrouver cette nature perdue, ce rythme naturel qui a bercé leur origine. Certains d'entre eux vont choisir de naviguer à l'instar de ces grands navigateurs dont ils ont, ici ou là, entendu le récit des aventures.



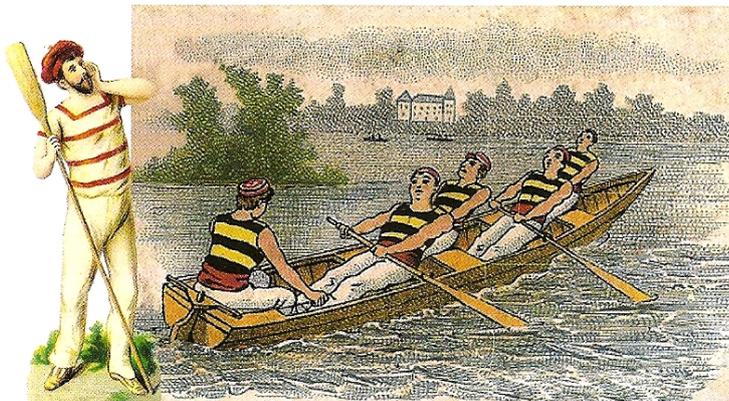
▲ illustration tirée de la revue anglaise Vanity Fair le canotage, un sport mais aussi une promenade po

☞ Un site internet
de référence ☞

☞ Une documentation
unique en France ☞

www.histoire-bateaux-aviron.fr

Recherche - Conseils - Informations



L'aviron et la voile sont adoptés comme des activités de loisir par une bourgeoisie urbaine en mal de détente et de bon air. Le canotage à la voile, à l'aviron, et à la pagaie est pratiqué le temps d'un dimanche sur la Seine ou sur la Marne, des lieux proches des villes, offrant la possibilité d'un dépaysement total.

Suite au premier traité de libre-échange entre la France et l'Angleterre, la Seine devient un des vecteurs les plus importants du développement économique français. Non seulement, cette voie va être empruntée par les marchandises mais aussi par des hommes, par des idées et des pratiques nouvelles.

Les premiers bateaux, lourds, mixtes, marchand aussi bien à la voile qu'à l'aviron viennent des stations côtières : Cherbourg, Le Havre, Honfleur.

A partir de Paris (1853) et aussi de toutes les grandes villes, portes commerciales pour le commerce anglais, Le Havre (1838), Rouen (1847), Bordeaux (1851), Nantes (1857), le canotage va se diffuser, se développer, rapidement vers les grands centres urbains : Lyon (1854 : Société des régates lyonnaises)

et aussi vers les lieux de plaisance et de villégiature : Aix les Bains et Besançon (1865). Les pratiquants se constituent en sociétés. Ces groupes, à l'existence parfois éphémère, sont d'abord propriétaire en commun d'une embarcation, puis de plusieurs et enfin d'un ou plusieurs garages au bord de l'eau. Ces sociétés, comme les clubs d'aujourd'hui poursuivent plusieurs buts, regroupent plusieurs pratiques, sont le lieu d'une véritable "sociabilité canotière" (F.Vivier, La

Société Nautique de Besançon, 1999). La Révolution Industrielle va ensuite imposer ses idées de mesure, de vitesse et de progrès. Le sport va naître de ce mouvement, parfaite transposition à l'homme et à son corps de cette volonté de performance. La classe moyenne en constitution va se retrouver autour des valeurs progressistes véhiculées par le sport. Une partie des canotiers va choisir cette voie.

"A coté du canotage militant, si l'on peut qualifier ainsi celui qui, par les courses, tend au perfectionnement des embarcations et de la manœuvre, vit et prospère également ce que nous appellerons le canotage de promenade." (F.Lecaron, Le canotage en France, 1858)

Pour les canotiers "militants", le corps devient machine. Le bateau se transforme. Il s'affine, s'allège. Il devient le prolongement de l'homme, un outil destiné à le faire aller toujours plus vite.

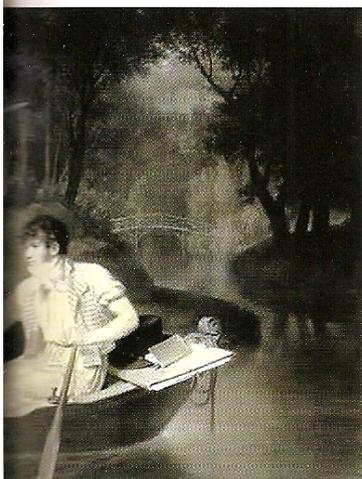
D'abord dans certaines d'entre elles, puis ensuite dans une majorité de sociétés, le modèle sportif va imposer sa loi : spécialisation et institutionnalisation. Une lutte intestine entre sportifs, promeneurs et touristes au sein des sociétés va trouver son apogée à la fin du XIX^e siècle.

"Et c'est pourquoi on doit professer le plus profond mépris pour ces bouffons du sport nautique qu'on appelle des canotiers. Légendaires baladins de rivières, quelques survivants de leur espèce traînent encore le long des berges leur nonchalance et leur nullité. Quand on vient nous parler des joyeux canotiers de la Seine, de leurs exploits grotesques, un haut le coeur nous prend. Nos rameurs n'ont aucun rapport avec ces désœuvrés imbéciles qui promènent des jupons dans des îles à friture. Laissons les derniers flambards de Paris disparaître doucement. Puissent les échos de leurs "ohés" s'évanouir à jamais dans la fumée des matelotes !" (Manchon, J. L'Aviron, 1911)

Ce combat fratricide trouvera son épilogue et une parfaite illustration par la démission collective des promeneurs de la Société Nautique de la Basse Seine pour fonder le Canoë Club de France (1904).

Pour un temps, du début du XX^e siècle jusqu'à la fin des années 70, le modèle sportif va prédominer. Il s'est étatisé. Par la "marine de plaisance", comme se gaussent les frères Goncourt, certains sont arrivés à des distinctions, à des sortes de carrières. Mais par la diversification des pratiques, la féminisation des effectifs (public pour lequel les valeurs compétitives sont beaucoup moins prégnantes), le canotage a retrouvé sa place. Chaque société sait aujourd'hui assurer le fragile équilibre entre les différentes pratiques. Mieux, leur coexistence est leur garantie d'une survie morale et financière.

Etienne Chopot Pour "Histoire Aviron"



1827 illustrant parfaitement ce qu'était ▲
dames et l'étalage d'une certaine distinction !