

L'AVIRON DE MER A LE VENT EN POUPE !

L'aviron de mer se décline aujourd'hui sous différentes formes. Il prend sa place dans toutes les pratiques habituelles de l'aviron fédéral, initiation, randonnée, balade, compétition..., à condition que celui-ci se pratique en mer avec des bateaux adaptés à cet environnement. Ces bateaux peuvent être conformes à la jauge fédérale pour la compétition en mer ou peuvent être très différents, proche de formes traditionnelles ou anciennes, parfois à bancs fixe.

Deux pratiques échappent au giron fédéral : l'aviron transocéanique organisé par The Ocean Rowing Society et la barque de sauvetage pour laquelle existe un championnat de rame traditionnelle sous l'égide de la Fédération Française de Sauvetage et de Joute. L'aviron transocéanique et la barque de sauvetage ont chacun leur histoire qui vont croiser celle du sport de l'aviron et faire émerger les deux types de compétition officielles en mer pour la Fédération Française d'Aviron, le parcours classique et le beach-rowing.



(Carte postale de l'illustrateur Gervès, peintre de marine des années 1920-1930. Les régates d'escadre ou les régates entre professionnels de la marine ont sans doute été les premières régates à l'aviron. La seconde gravure la plus ancienne de régates à l'aviron représente les régates de l'escadre à la Seyne sur Mer en 1845 (L'Illustration).

Oh ! combien de marins, combien de capitaines
Qui sont partis joyeux pour des courses lointaines,
(1840 - Victor Hugo – Oceano Nox)

L'imaginaire maritime a nourri le développement du canotage et du sport de l'aviron !

Les plus grands écrivains de la fin du 18^{ème} siècle et du début du 19^{ème} siècle ont ainsi bercé cette évolution : Daniel Defoe (Robinson Crusoé 1719), Fenimore Cooper (L'écumeur des mers 1830), Eugène Sue (La salamandre 1832), Chateaubriand (Les Natchez 1826), au point que Charles Fries, auteur du premier portrait du canotier parisien en 1842 déclare :

« Les honnêtes citadins que la lecture des romans maritimes a vivement impressionnés infestent, pendant la belle saison, le cours paisible de la Seine ou de la Marne, avec l'intime croyance qu'ils se donnent ainsi une idée exacte des joies et des terreurs de l'Océan. »

(Les canotiers - Charles Fries – Les français peints par eux-mêmes 1842)

Les premières régates en France se tiennent près de la mer à Cherbourg (1831), Calais (1836), Dieppe (1837), Le Havre (1839) (*Les sociétés nautiques en France au XIX^{ème} siècle. Répertoire 1998 Nicolas Guichet*). Les régates du Havre immortalisées par le peintre de marine Morel-Fatio en 1841 vont devenir un évènement incontournable de la vie maritime. Son tableau est la première représentation d'une course à l'aviron en France.



(Régates du Havre 1841 Morel-Fatio Antoine Léon (Musée des Jacobins, Morlaix, Musée de France)

La yole de mer, un bateau incontournable !

« Pendant les premières années, nos constructeurs s'étaient contentés de suivre servilement les habitudes de construction des ports de mer. » dit Eugène Jung, un des auteurs du « Canotage en France » de 1858. Ces habitudes vont rapidement évoluer pour fournir des bateaux plus légers et plus rapides. En 1899, le code des courses définit la yole franche dont il fixe les mesures, comme « *obligatoire pour les courses internationales ou nationales à la mer* ». Au programme des régates de l'Exposition Universelle (régates des jeux olympiques de 1900), deux catégories en quatre yole de mer sont prévues. Mais ces courses seront considérées comme des courses secondaires. L'année suivante, l'épreuve du quatre rameurs en yole de mer est rajoutée au programme des championnats de France qui ont lieu à Courbevoie. Une équipe parisienne remporte la course devant une équipe du Club Nautique de Nice, ce qui fait dire au commentateur « *comme quoi ce qui est vrai à la mer, ne l'est plus en rivière.* » Cette épreuve va continuer pendant 3 ans. Elle n'est pas encore réellement considérée comme une épreuve d'aviron de mer. C'est plutôt le bateau qui est promu. Les yoles franches ou yoles de mer sont vues comme les meilleurs bateaux pour les débutants et les rameurs peu expérimentés.



Huit Yole du CN Indre. Brest 1992. Photo CNIndre

Pour la première fois, en 1904, les championnats sont différenciés. L'épreuve en quatre yole de mer a lieu à Nice alors que les championnats en outriggers continuent à Courbevoie. Petit à petit, d'autres bateaux vont se rajouter : le deux yole et le canoë français à un rameur en 1911, à Arcachon, des épreuves féminines en 1925, le huit yole et le canoë français à deux rameurs en 1927 à Aix les Bains, la périssière en 1933 lorsqu'elle est supprimée des autres championnats.

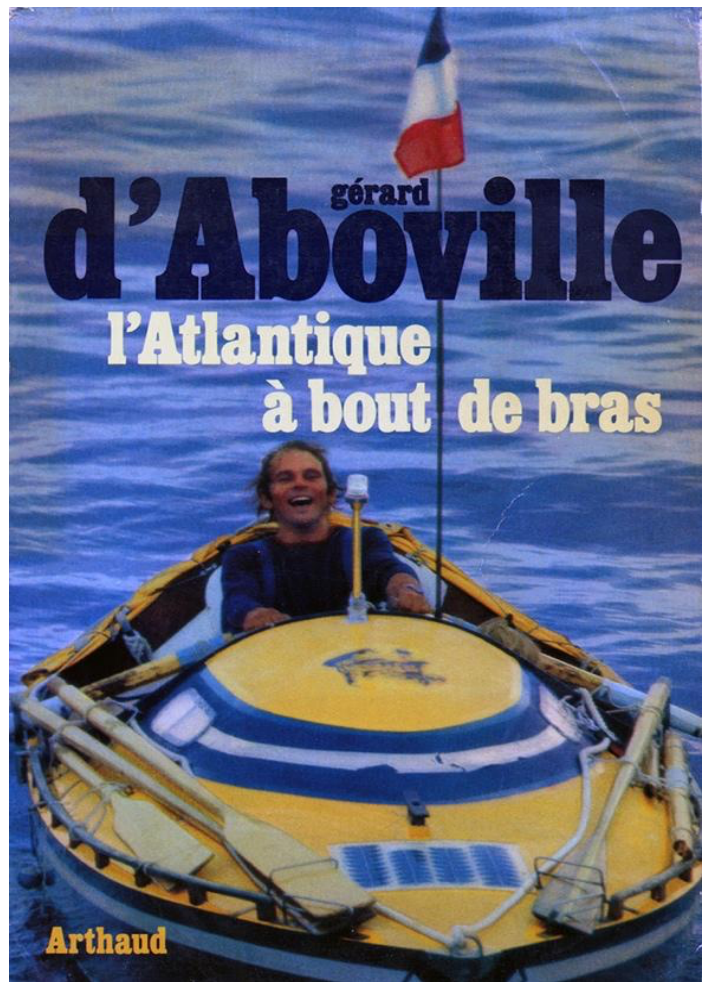
Cette organisation va continuer jusqu'en 1967 où Georges Maury de la revue L'Aviron déplore « la désaffection presque totale des rameurs pour l'armement de mer et la disparition progressive du matériel ». Ce constat va sonner le glas des championnats de France à la mer qui sont transformés en critériums internationaux dont la première fois a lieu à Nice en 1968. Cette disparition affecte les nombreux rameurs qui ont été formés sur les yoles de mer et qui voient avec un gros pincement au cœur, les yoles remisées au garage (*“Une chère disparue ...1901...1966”* Revue L'Aviron Avril 1979).

Homme libre, toujours tu chériras la mer ! La mer est ton miroir ; tu contemples ton âme Dans le déroulement infini de sa lame, (1857 – Charles Baudelaire – L'homme et la mer)
--

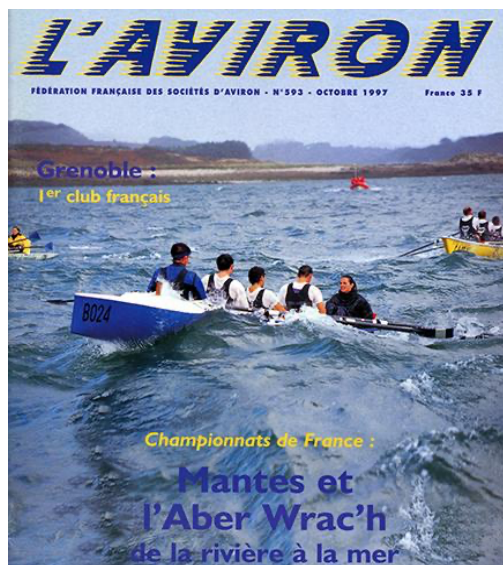
La mer en héritage !

La prochaine étape de l'aviron de mer va être symbolisée par sa rencontre avec l'aviron transocéanique et avec un homme incroyable, actuel président de l'association de sauvegarde du Patrimoine Fluvial et Maritime (PMF) : Gérard D'Aboville. Sa traversée de l'Atlantique, d'ouest en est, en 72 jours et 23 heures va marquer les esprits.

Gérard D'Aboville interpelle la fédération avec laquelle il noue une amitié solide en la personne de Claude Arnoult, son vice-président. Sur les bases de son expérience, Gérard D'Aboville avec le chantier Keltic Marine va concevoir la Yole 16 et organiser le 8 mai 1983, une première compétition à laquelle seront présentes des célébrités de la voile comme Tabarly, Riguidel et Poupon (L'Aviron n°483 de juin 1983). Il va déployer beaucoup d'énergie pour relancer l'aviron de mer en collaboration avec la fédération qui va organiser un « Tour de France » en 21 étapes de Dunkerque à Menton, d'animations et de courses en mer.



Ces efforts vont porter leurs fruits. Dès 1985, la fédération reçoit la demande d'affiliation de la société d'aviron de mer Karenn de Brest. D'autres clubs existent déjà à Barneville-Carteret, Perros-Guirec, Plouguerneau, Audierne, Concarneau, Vannes, Lorient, Urrugne et Marseille qui vont prêter main-forte à ce renouveau. L'aviron de mer, nouvelle formule, est lancé. En collaboration avec Gérard D'Aboville, la FFSA soumet en 1986 un « *projet de réglementation pour les embarcations d'aviron de mer non homologuées* » au Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques et organise une grande table ronde avec tous les acteurs potentiels de ce développement. Une commission est créée en 1987. Cette progression portée par le conseiller Technique Régional de Bretagne, Ivi Cellier, trouve son aboutissement par la publication d'une jauge pour les embarcations et de règles de course en mer par la revue L'Aviron en 1994. Les premiers championnats de France ont lieu en 1997 à l'Aber Wrach, organisés par le Club d'Aviron de Paluden.



Dans le sillage de D'Aboville qui se relance pour une traversée de l'océan Pacifique, l'aventure en mer continue. En 1987, le club de Caen tente une traversée Caen-Portsmouth. En 1988, le bataillon de Joinville réussit la traversée Toulon-Calvi en 43h45. En 1989, l'Emulation Nautique de Boulogne bat le record de la traversée de la Manche en 3h7mn39s. L'aviron se développe aussi outre-mer où une première traversée entre Sainte-Lucie et la Martinique est organisée. La traversée du Pacifique de D'Aboville en 1991 vaut à la revue L'Aviron un article de Erik Orsenna. Quelle consécration ! Une course transatlantique va même être organisée entre les Canaries et la Barbade par un ancien rameur transocéanique : Chay Blyth.

A vos bancs fixe !

La définition de l'aviron s'est élargie. Elle a pris l'air du large et notamment la pratique à banc fixe et d'autres pratiques anciennes ont été redécouvertes. Une première idée a été de faire correspondre la construction traditionnelle avec la jauge fédérale (« *La première yole catalane de compétition* » L'Aviron de mars-avril 1997). Même si elle est mise en œuvre, cette idée n'est pas poursuivie. La voie traditionnelle est sans doute assez résistante aux changements même s'il faut noter que les voisins espagnols ou ceux du pays basque ont assez rapidement adopté des bateaux de course de construction moderne et de forme traditionnelle. Après plusieurs contacts avec les clubs catalans qui se montrent les plus intéressés, dès 2002 et 2003, une licence à banc fixe est créée en 2013.



Avec environ 600 licences, les clubs à banc fixe représentent aujourd'hui quasiment 1,5% du total des licences fédérales. Comme pour l'aviron de mer classique, il reste à créer une structure nationale qui représente tous les avirons à banc fixe.

(Magazine Terres Catalanes Photo J.M.Goyhenex 1995)

Alerte à la Seyne sur Mer !

Dernier avatar, de ce développement de l'aviron de mer tous azimuts, le beach-rowing sera une discipline olympique à Los Angeles en 2028. La fédération internationale, à la recherche de nouveaux axes de progression a bien identifié le côté spectaculaire et médiatique de cette discipline qui existe depuis longtemps en Australie et à laquelle la revue L'Aviron de mars-avril 1988 consacre déjà un article « *Sauveteurs australiens : un look qui a franchi les océans* ». La FISA propose alors cette discipline aux premiers Jeux méditerranéens de plage en 2015 à Pescara en Italie. Le succès est au rendez-vous puisqu'en 2023, La Seyne Sur Mer est la première organisatrice des championnats d'Europe d'aviron de mer.

Cette progressive remontée en puissance de l'aviron de mer depuis les années 80 constitue un fait majeur dans l'évolution du sport de l'aviron, un retour à la source originelle. Rassembler tous les pratiquants qui s'identifient souvent à une culture locale ou régionale, n'est pas facile. Le chantier est à saisir vigoureusement !



(Photo Magaviron-FFA Franck Leloir 2022)