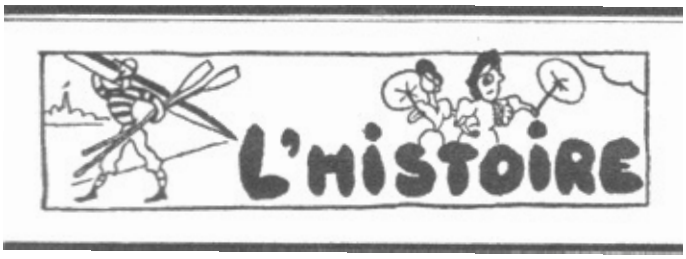
Numéro 1 bis 2020

Rétro SPORTS

Responsable de la publication, mise en page, scans : André QUOËX

Amis lecteurs, *les documents publiés m'ont été transmis par Charles Imbert, qui les a exhumés d'anciennes revues d'Aviron. Je le remercie sincèrement pour ce travail de recherche..*



PRÉAMBULE par Jean Cogner

Membre du Rowing Club de Paris
Publié dans le journal l'Aviron
n°1 du 15 mars 1946

Tous les pays dits civilisés font apprendre aux enfants sur les bancs de l'école leur histoire nationale.

Le but de cet enseignement est de faire connaître à tous, les gloires du passé, le prestige de certaines époques, les sacrifices consentis par les ancêtres pour maintenir intact l'héritage reçu, et le transmettre, accru si possible.

S'il est vrai que ***« la notion de Patrie est le souvenir des grandes choses faites ensemble, et la volonté d'en accomplir de nouvelles ».*** Le sentiment que nous éprouvons pour l'aviron étant - toutes proportions gardées - de même nature, il est naturel que ses adeptes apprennent son histoire et ses traditions.

J'ai malheureusement constaté que, dans nos Sociétés, personne ne songe, personne n'a le temps d'enseigner aux nouveaux venus les fastes d'un passé, si curieux pourtant, et si attachant. Les dirigeants l'ignorent d'ailleurs pour la plupart, et les jeunes ne cherchent pas à le connaître.

Une lacune regrettable à mon avis, et que je vais essayer de combler.

Je dois d'abord vous prévenir, honnêtement, que les lignes que vous lirez sous cette rubrique ne sont pas une œuvre originale, mais plutôt un assemblage de textes parus dans différents ouvrages, aujourd'hui presque introuvables, sous les signatures de Frédéric Lecaron, Lucien More, E. Jung. G. Viard, F. Pagnioud. A. Fleuret, etc., tous anciens dirigeant, et contemporains des faits qu'ils relatent.

Du CANOTAGE à L'AVIRON

L'aviron peut s'enorgueillir d'avoir été un précurseur du sport en France : il réussit à donner aux citadins le goût des joins du plein air, les persuada d'y consacrer leurs loisirs, et leur révéla par l'exemple de ses adeptes les bienfaits des exercices physiques, amorçant ainsi le grand mouvement populaire vers le sport, devenu si puissant de nos jours.

II faut remonter à la fin du règne de Charles X, ou au début de celui de Louis-Philippe, pour trouver trace des premières manifestations nautiques.

Les premiers canots apparus sur la Seine, vers 1823, venaient de Rouen, du Havre. Construits dans les chantiers navals par les charpentiers de la Marine Marchande. Leur robustesse, leurs formes massives et arrondies devenaient sur les eaux calmes d'une rivière autant de défauts.

On fut longtemps néanmoins avant de comprendre que, sans sacrifier complètement une

solidité indispensable, il fallait chercher avant tout la légèreté et la finesse de formes nouvelles pour obtenir la vitesse.

L'obstacle le plus sérieux qui s'opposa à de pareils progrès vint des règlements administratifs alors en vigueur. On ne délivrait de permission que pour des bachots, sur les certificats donnés par les prud'hommes de rivière, attestant qu'on était en état de les conduire.

On tolérait, par exception, que quelques canots à quille, propriétés d'amateurs notoirement connus. La cause de cette prohibition venait de l'erreur, généralement répandue et acceptée par l'administration que le canot à quille ne présentait pas les conditions de stabilité et de sécurité du bateau à fond plat.

L'expérience a prouvé depuis qu'un bateau plat est plus dangereux qu'un canot a quille bien construit ; celui-ci tend à reprendre toujours son équilibre ; l'autre, au contraire, une fois l'équilibre rompu, court grand risque de sombrer.

Lorsque l'administration fut enfin convertie, les progrès ne tardèrent pas à se faire sentir, et divers constructeurs s'établirent à Paris et dans les environs : Mrs. Casselin, Hédouin, Dudover père, Baillet père à Paris, Picot père à Clichy.

Le canotage d'autrefois eut comme grands patrons Alphonse Karr, son ami et inséparable Léon Gatayes, et Théophile Gautier, ni plus ni moins. C'est aux environs de 1835 qu'on peut placer leur apparition en Seine. Le premier mordu de la tarentule fut Alphonse Karr.

* * *

A cette époque, Rudin *(le passeur),* le père Clément, le meunier et les naturels de Saint-Ouen, localité située alors à une fabuleuse distance de Paris, virent un jour débarquer devant leur auberge un jeune homme des plus bizarres. C'était A. Karr qui lançait son premier canot ***« La Langouste »,*** rayé orange et noir, et qui avait été construit au pont Notre-Dame.

Le célèbre écrivain avait alors 27 ans et venait d'écrire un roman que dévorait toute l'Europe : ***« Sous les Tilleuls ».*** Intrépide boxeur, nageur imperturbable, il rossait quotidiennement son concierge, trop lent, à lui monter ses lettres.

Un barreur l'accompagnait, l'inséparable Léon Gatayes, un autre original, humoriste en action, chroniqueur de sport, écuyer modèle, guitariste et harpiste distingué, causeur incomparable.

Théophile Gautier ne tarda pas à rejoindre Alphonse Karr el Gatayes ; ce grand poète, si prodigieusement calme dans la vie ordinaire, avait à son service une musculature impressionnante. Lutteur de première force, boxeur truculent, ce romantique à tous crins montait à cheval à la perfection.

S'il montait, en bateau au Quai d'Orsay, histoire de prendre une heure le frais, il ne s'arrêtait plus qu'au Havre. En ses prestigieux voyages, le bateau monté par Gautier portait un nom prédestiné : l'***« Elan ».***

Alphonse Adam, Louis et Théodore Gudin, Victor Deligny et beaucoup d'autres complétèrent le groupe des précurseurs qui mirent à la mode les promenades sur l'eau et créèrent la vogue du canotage.

Quelques années plus tard, la région parisienne, à elle seule, armait plus d'embarcations de course que tous les ports réunis ; elle comptait 2.000 canots, 10.000 baladeurs et trente chantiers de construction.

Ce fut. le mouvement ***« canotier ».*** Les ports d'Asnières et de Bercy devinrent les centres de cette activité.

* * *

Lors du retour des cendres de l'Empereur, le Parisien qui lisait dans le ***« Figaro »*** les exploits de Karr et de Gatayes commençait, à se familiariser avec l'élément liquide. On descendit le fleuve dans des barques el des chaloupes louées pour la circonstance. On voulut escorter en Seine le cercueil de Napoléon...

Il est impossible de préciser l'année à laquelle remonte la première course. Très probablement il y eut d'abord des luttes partielles, des défis prisés, suites de paris ou de rencontres fortuites, mais sans organisation, et tout porte

à croire qu'il n'y eut pas de courses régulières avant celles du bassin de la Villette en 1834.

Les canots à la rame, l'*« Aigle »,* du Havre, de M. Gombault, la *« Mouette »* de M. Picot, l'*« Ariel »* de M. Lefèvre, l'*« Inconstant »* de M. Legrand y prirent part. La *« Mouette »* ayant été mise hors de course pour erreur de parcours, l'*« Ariel »* obtint le premier prix.

L'année, suivante *(1835),* le *« Port-Saint-Paul »,* premier canot construit par Baillet père, gagna la course des constructeurs à Bercy, contre la *« Mouette ».* De 1835 à 1838, l'équipage victorieux dans les courses d'amateurs fut l'*« Amphytrite »,* puis *« Robert-le-Diable»* appartenant à M. Berthier.

* * *

La *« Henriette »,* le « Rivoyeur », de Baillet ; le *« Météore »* et la *« Tortue »* de Picot ; la *« Lélia »* de Dudoyer ; la *« Lucile »* d'Hédouin ; l'*« Ecrevisse »* ; le **« Bouvreuil »** et la *« Foudre »* de Demouchy, prennent également part à ces courses avec des chances diverses.

Toutes les embarcations portent alors un nom par lequel on désigne non seulement le bateau, mais aussi l'ensemble de l'équipage qui en est propriétaire. Les programmes. *(lorsqu'on en imprimera plus tard)* feront mention de ce seul nom, que l'équipe courre à deux, quatre ou six avirons dans la même régate.

En 1837 M. Duchesne. Inspecteur de la Navigation, obtint de la Ville de Paris qu'une course eut lieu dans le bassin d'Orsay, à l'occasion des fêtes de juillet. Puis les courses se multiplièrent. Imitant l'exemple de Bercy et de la gare d'Ivry, le petit village d'Asnières qui devenait le rendez-vous préféré des canotiers de la basse Seine, donna des régates annuelles.

La proximité de Paris, les facilités et la rapidité du transport par chemin de fer, qui vous y amène en dix minutes, l'heureuse disposition des rives du fleuve en cet endroit, devaient faire d'Asnières ce qu'il est devenu par la suite, le centre des réunions des canotiers, et le lieu des plus brillantes fêles nautiques. Clichy, Neuilly, Courbevoie donnèrent également des courses vers cette époque.

* * *

La véritable frénésie nautique qui régnait depuis près de quinze ans était anarchique, le besoin d'organisation se faisait sentir. Des Sociétés de régates parurent.

En 1840, plusieurs armateurs et négociants du Havre, à l'instigation de M. Louis Lebaudy, conçurent le projet de créer des courses nautiques à l'exemple de celles disputées en Angleterre. Ils donnèrent le 20 juillet 1840 les premières régates maritimes qui aient eu lieu en France.

C'est à cette date que se reporte la création de la Société des Régates du Havre. MM. L. Lebaudy, le comte d'Houdrelot, Mathurin Cor, Lahure, Mazurier, Derozelle, Winslow, C. Quesnel. P. Delessert, Gudin. Horace Vernet, Isabey, Morel, Fatio, Péray, E. Delaroche, E. Bonnafé, en furent les principaux membres. Le prince de Joinville accorda son patronage.

Les marins et amateurs anglais vinrent chaque année disputer les prix que trop souvent ils enlevaient, à tel point que la Société des Régates du Havre dut exclure des courses les *« Watermen »* de la Tamise *(professionnels)* dont la supériorité était invincible.

Les premières années furent très brillantes, mais dès 1846 les régates avaient déjà perdu de leur importance, et les étrangers ne revinrent plus. L'intérêt qui ne peut naître que du nombre et surtout de la rivalité des concurrents, diminua. Mais l'indifférence pour les régates vint surtout de l'absence des amateurs ; il n'y avait plus que des marins et des marchands.

La *« Société des Régates de la Baie de Somme »* fut créée à Saint-Valéry en 1846. Fondée en vue de donner des encouragements aux pêcheurs de la baie, elle a néanmoins compris que l'intérêt de ses fêtes ne pourrait qu'être augmenté par le concours des amateurs.

C'est dans ce but qu'elle réservait chaque année une partie de sa subvention pour doter des courses de yoles gigs à deux, quatre et six rameurs, courses dans lesquelles se rencontraient les meilleures équipes de Paris et du Nord de la France.

* * *

C'est seulement vers la fin de 1844 que deux amateurs Parisiens, MM. Boeringer et Perrin, conçurent le projet d'organiser une vraie régate, comprenant des courses par séries d'embarcations similaires. Ces courses eurent lieu à Saint-Cloud et les prix offerts par le Prince de Joinville consistaient en médailles et objets d'art. Les inscriptions faites à l'avance avaient permis d'imprimer un programme donnant le nom et la couleur des concurrents.

Ce programme comprenait des courses en canots à deux et quatre rameurs, une course pour canots-yoles à quatre, et une dernière pour les yoles à six et huit rameurs. Le succès de cette réunion fut complet, et son organisation servit, de modèle à toutes les régates données depuis à Paris.

A ce moment, le canotage vivait, se perfectionnait, mais il n'avait pas encore conquis ses véritables lettres de noblesse. L'année 1845 vit s'accomplir ce fait d'armes.

Le Prince de Joinville avait organisé sur la Seine des équipes de matelots pour le service de la famille royale, au château de Neuilly. Ces baleinières montées par six ou huit hommes, commençaient à lutter entre elles, et Paris, ne manquait pas d'aller contempler des quais, ces évolutions nautiques.

Les canotiers s'aperçurent assez tôt que les rameurs du Prince n'étaient pas tous de première force.

Une équipe d'amateurs, celle de la Sorcière des Eaux, agacée par les allées et venues des marins de l'Etat risqua de se mesurer avec eux. La lutte eut lieu, courtoise, mais ardente... et la Marine régulière fut battue par les canotiers Parisiens !

* * *

Des artistes, des bureaucrates, de jeunes oisifs, grâce à leur adresse et à leurs muscles eurent raison des biceps fournis par l'inscription Maritime.

La Sorcière des Eaux était composée de Vasseur aîné, chef de nage, Alfred Duchêne au deux, Saint-Martin au trois, Lacombe au quatre, Racarie au cinq, Vasseur jeune au six, et Lucien More, barreur.

La rencontre eut lieu le 29 juin 1845, jour de la fête de Neuilly. Des médailles d'or et d'argent étaient destinées aux vainqueurs. L'espace à parcourir s'étendait du barrage situé au-dessus de la grille du parc, jusqu'en tête de l'Île qui se trouve en amont du pont de Neuilly. La famille royale devait y assister.

Les marins montaient la yole du Prince de Joinville, le ***« New-York »,*** de construction américaine, la meilleure du château. Bien que ne bordant que quatre avirons, elle avait été choisie après plusieurs essais, comme reconnue de marche supérieure aux autres qui en bordaient six ou huit. Sa légèreté extrême justifiait la différence du nombre des avirons. Le costume de l'équipage était de grande tenue de bord, tout en blanc.

A cette embarcation les canotiers Parisiens opposaient la ***« Sorcière des Eaux »***, bordant six avirons, jusqu'alors victorieuse dans les précédentes régates. Les rameurs portaient des justaucorps à larges raies jaunes et noires.

Les yoles partaient l'une après l'autre, à une minute de distance. Voici quel fut le résultat de la première manche : Le ***« New-York »*** partit devant, la ***« Sorcière »*** ensuite. Elle fit le parcours en 6'30" et le **« New-York »** en 6' 55", accusant un avantage de 25 secondes. Deux autres yoles, la ***« Vigie »*** et la ***« Sirène »*** qui participaient à l'épreuve furent distancées.

À la deuxième manche, le ***« New-York »*** partit encore premier, la ***« Sorcière »*** suivit à une minute de distance. Le court intervalle qui avait séparé leur départ permit facilement de voir la ***« Sorcière »*** prendre un avantage qu'elle perdit en partie au virage, mais qu'elle regagna à la descente.

Elle arriva encore première de cette deuxième épreuve, battant le ***« New- York »*** de 14". La médaille d'or lui fut décernée aux acclamations prolongées des canotiers, et du public, émerveillé d'un tableau si nouveau pour lui.

Les marins, aussi étonnés, plus étonnés peut-être que le public de leur défaite se refusèrent à regarder ces deux épreuves comme concluantes. Ils proposèrent une revanche, acceptée joyeusement par nos sorciers. On se donna rendez-vous à la prochaine fête nautique.

La course annoncée pour la fête du Bas-Meudon,vint, huit jours après fournir l'occasion désirée. Les marins avaient pris toutes les précautions possibles pour s'assurer la victoire. Attribuant leur insuccès à la différence du nombre des rameurs, ils bordaient cette fois six avirons et pour arriver frais et dispos sur le théâtre de la lutte, ils étaient allés la veille coucher à Saint-Cloud.

* * *

Une autre circonstance, aux yeux du plus grand nombre des spectateurs ajoutait encore aux chances du ***« New-York »*** : la course devait être une fois plus longue qu'à Neuilly. Il fallait faire de tour de l'Île Séguin, qui se trouve en amont du pont de Sèvres.

Le ***« New-York »*** partit le premier, la ***« Sorcière »*** une minute après. Bientôt tous deux disparurent derrière l'Île, et quand on les vit reparaître, le ***« New-York »*** avait perdu l'avance qu'il avait au départ. Le résultaT devint dès lors de moins en moins douteux, et la ***« Sorcière »*** gagna de 19 secondes. La course avait été faite par elle eu 11' 31" et par le ***« New-York »*** en 11' 50".

Après une épreuve aussi décisive, il n'y avait plus à demander de revanche. Le récit de cette rencontre est dû à M. Charles de Boigne. Il parut dans le ***« Constitutionnel »*** du 20 juillet 1845. C'était la première fois que la Presse s'occupait des courses de canots.

Encouragé par ses victoires, l'équipage de la ***« Sorcière »*** voulut tenter l'épreuve des régates de nos ports de mer, qu'aucune équipe parisienne n'avait encore ose affronter.

Ses concurrents furent : ***« la Péri ».*** le ***« Jack-Easy »***, ***« Gipsy »***, et le ***« Faugh-Ebala »***. Ce fut ***« Jack-Easy »*** qui l'emporta sur la ***« Sorcière »*** par 6 secondes, après différentes rencontres et péripéties, relatées par Alphonse Karr dans un compte rendu qui parut dans le journal ***« La Patrie »*** des 5 et 6 août 1845. Alphonse Karr assistait à ces régates et avait même engagé un petit pari en faveur de la ***« Sorcière ».***

Les courses eurent lieu au Havre, sur le canal Vauban, l'insuccès des Parisiens était dû en grande partie à l'infériorité de leur embarcation. Ils auraient sans doute gagné une seconde épreuve, si on avait pu comme ils le demandaient, permettre qu ils changeassent de bateau avec leurs vainqueurs.

En 1846 un gig de construction anglaise parut sur la Seine à Paris, où il avait été amené de Londres par ses propriétaires MM. John Arthur et William Stuart. Il bordait quatre avirons.

L'année suivante l'***« Alatante »,*** yole nouvelle construite par Baillet, conçut l'idée d'aller prendre aux régates du Havre la revanche de la ***« Sorcière »*** ; elle y réussit pleinement.

* * *

Le baladeur s'était glissé en Seine à côté des convaincus, des véritables amateurs de sport nautique, il ramait médiocrement, prenait quelquefois d'involontaires bains, gênait la manœuvre des voisins, mais soyez-en sûrs, il levait la jambe plus haut qu'un autre au bal des canotiers, et criait bien plus fort au moment de la friture.

Il inspira l'industrie de la location des canots. Les prix pratiqués étaient 0 fr 75 à 1 franc l'heure, ou 3, à 4 francs la journée.

Entre Joinville-le-Pont et Charenton, la Marne se couvrit de baleinières, de norvégiennes, de yoles à quatre, à deux, et de youyous.

D'Asnières à l'Île d'Aligre, bientôt fameuse sous le nom d'île de Croissy, la Seine porta des centaines de canots et de yoles. Le constructeur Philippe jetait en rivière de véritables chefs-d'œuvre de sapin et d'acajou, tels l'***« Eva »,*** la ***« Velléda »***, le ***« Sans-Souci ».***

Presque tous ces batelets étaient à quatre rameurs plus un barreur, et mesuraient en moyenne 7 mètres de long sur 1 m 60 de large. De cette fureur en navigation, les Parisiens s'entretenaient beaucoup plus que des croi-

sières de nos escadres.

De hardis et amusants corsaires venus d'Asnières, de Saint-Ouen et d'Argenteuil, s'emparèrent de l'Île de Croissy.

Oh ! la Grenouillère ! les baignades, les plongeons, les quadrilles, les chahuts improvisés au sortir de la yole ou du canot, en débarquant du ***« Diable à Quatre »***, de la ***« Meloenis »,*** ou de la ***« Persévérance »***. Oh ! les cancans incandescents dansés et beuglés jusqu'à l'arrivée des étoiles ! Oh ! les baptêmes des canots ! Solennités toutes païennes, où coulait plus de vin blanc que d'eau bénite !

* * *

La vie s'écoulait joyeuse. C'était le temps où l'autorité coffrait au poste de la Mairie du village, et ce dans la même soirée, trois fils de Ministres en fonction, arrêtés pour rébellion et cancans échevelés... et le lendemain matin, lundi, huit heures toquant à toutes les horloges de la grande ville, tout le monde avait réintégré l'étude, le bureau, ou le magasin.

La Direction des Fêtes de Paris, comprenant les ressources que le canotage offrait dans la composition de son programme, organisa en 1847 un grand spectacle sur la Seine. Une quarantaine des plus beaux canots se réunirent au pont d'Austerlitz. M. Duchesne, dans ***« la Flèche »*** était à la tête de cette petite flottille. On descendit sur deux rangs jusqu'au bassin d'Orsay. Trois cotres élégamment pavoises étaient à l'ancre au milieu du fleuve.

Les régates ne purent avoir lieu, et furent reportées au dimanche suivant, mais le soir, au moment du feu d'artifice, le bain Deligny, tous les autres établissements places en cet endroit de la Seine, et les trois embarcations principales se couvrirent d'une guirlande de feux et d'illuminations en verres de couleur, et en lanternes chinoises.

C'était un coup d'oeil féerique, dont l'aspect devint encore plus séduisant quand eut lieu le feu d'artifice tiré en partie sur le pont de la Concorde, en partie sur des barques, d'où les artilleurs lançaient à la surface de l'eau des feux grégeois.

La Révolution de 1848 vint couper court pour quelques années au renouvellement d'une semblable fête, mais la plupart des courses habituelles subsistèrent, et l'on peut noter le commencement des succès d'une équipe nouvelle, destinée à un brillant avenir : la ***« Veiléda »***, et ceux des équipes non moins brillantes de la **« Juive »,** de la ***« Française »,*** de L'***« Argonaute »*** et du ***« Sans-Souci ».***

* * *

Après le Havre et Saint-Valéry, Rouen est une des premières villes où se soit fondée une Société de Régates.

Il est important de noter que les ***« Sociétés de Régates »*** avaient pour seul et unique objet l'organisation des régates et des fêtes nautiques, ainsi que l'établissement des règlements nécessaires pour assurer la régularité des épreuves.

Les Sociétés des Régates du Havre et de Saint-Valéry-en-Caux qui furent fondées les premières et, en général celles des autres ports de mer, s'occupaient presque exclusivement de la voile. Leurs régates étaient ouvertes aux bateaux de plaisance et aux embarcations diverses affectées à la pèche ou au service des ports; elles complétaient cependant leurs programmes par un ou deux courses à l'aviron.

Plus tard, les Sociétés de Régates des villes de l'intérieur *(Paris, Rouen, Lyon, Reims, Bordeaux, etc..)* assuraient la direction commune aux deux sports : voile et aviron, et leur faisaient part égale dans toutes leurs régates. Elles regroupaient que des équipes indépendantes, il n'existait pas encore de club housse tels que nous les connaissons maintenant. Cette situation durera une trentaine d'années.

Mais, revenons à Rouen. — Par sa position de port de mer sur un fleuve, cette ville réunit les conditions les plus favorables au développement du canotage. En 1849. les amateurs étaient déjà assez nombreux pour que le projet de les réunir en Société put s'exécuter. C'est à M. Frédéric Deschamps, l'un des membres les plus distingués du Barreau rouennais, que revient l'honneur d'avoir été le promoteur et l'organisateur de cette Société.

(Suite dans un prochain numéro)