

Traces des constructeurs anglais en France

Etienne Chopot

La rencontre du canotage et du rowing

Lorsque Charles Friès en 1842, dans « Les français peints par eux-mêmes » ou Fournier en 1843 dans « La Grande ville, nouveau tableau de Paris » décrit le canotier, on ne détecte chez celui-ci aucune once d'anglomanie. L'anglomane est plutôt le sportman décrit par le comte Rodolphe d'Ornano dans « Les français peints par eux-mêmes », passionné de chevaux, membre du Jockey-club :

« de toutes nos sympathies exotiques, une seule est durable et profondément enracinée parmi nous : c'est l'anglomanie ».

Les deux genres vont se rencontrer. En 1844, Eugène Briffault dans « Paris dans l'eau » signale :

« les touristes anglais ont sur le lac d'Enghien une flotte en miniature » .

« Le canotage en France » paru en 1858, évoque la première course régulière ayant eu lieu en région parisienne en 1834. Aucun bateau anglais ne semble y avoir pris part. A la fin des années 1830, un premier bateau anglais est signalé :

« Une embarcation de Londres, effilée, longue de trente pieds, bordant quatre avirons, était devenue après avoir servie quelques temps à des anglais, la propriété d'une société d'amateurs. *La pirogue de M.Choiseau*, comme on l'appelait, était alors le *nec plus ultra* de la légèreté. Malheureusement, la pirogue ayant fait son temps, elle ne fut pas remplacée. »

Ensuite en 1841, suit le premier gig anglais à M.Harmitage. En 1845, la défaite du New-York, yole de construction américaine montée par les marins de l'Etat au service du château de Neuilly défraie la chronique. La même année la Sorcière des Eaux (vainqueur du New-York) rencontre au Havre quatre bateaux, dont deux gig anglais : Jack-Easy et la Gipsy. En 1846, un défi est lancé entre l'Atalante et un gig de construction anglaise importé par John Arthur et William Stuart. L'un borde huit avirons et l'autre quatre. L'Atalante gagne de justesse ce défi où la finesse et la légèreté du gig anglais font sensation.

En 1854, Eugène Chapus dans « Le sport à Paris » signale la création d'un club d'amateurs :

« The Paris amateur rowing club ... Cette assemblée, mi-partie anglaise et française, est destinée à opérer dans les exercices du canotage une révolution semblable à celle que le jockey-club a introduite sur le turf en France. Elle possède les vrais principes, qu'elle puise chez nos voisins, à la grande source où le canotage fleurit, prospère, rayonne magnifiquement. Sous ses yeux, nos constructeurs apprendront à leur tour à faire ces admirables yoles, ces gigs, ces outriggers du poids de trente-six livres, que nous ne pouvons obtenir jusqu'ici que par l'importation et à grand prix. »

Ce club à l'anglaise s'installe « luxueusement dans une des plus charmantes villas d'Asnières » avec de « vastes hangars dans lesquels sont rangés avec ordre, des embarcations nombreuses et variées, magnifiques spécimens de la construction anglaise... ». La même année, l'Illustration du 9 septembre, dans son compte rendu des régates de l'été, signale trois skiffs anglais et un de construction française aux régates de Paris. La course est gagnée par un skiff anglais. A Rouen la course des gigs et des yoles présente :

« Tic-Tac, superbe gig anglais, appartenant à M.John Arthur et la Juive, construite par Taler du Havre, une embarcation parisienne, toute neuve, un surprenant tout de force de Philipe, constructeur de Neuilly (Seine) qui l'a construite en quatre jours. »

C'est le fameux Duc de Framboisie qui va gagner toutes ses courses et notamment va battre à six avirons, une baleinière du Prince Jérôme à 10 avirons. Ce coup d'éclat d'un constructeur parisien va marquer l'histoire de la construction parisienne. Les constructeurs parisiens s'affirment capables de construire des bateaux aussi remarquables que ceux des constructeurs anglais dont il ne se gênent pas, sans doute, de copier les lignes et la construction. Cette rivalité franco-anglaise va être le moteur d'une saine émulation. Le journal « Le Sport » du 16 décembre publie une liste de trente chantiers parisiens en réponse à un lecteur qui doutait de cette réalité. Ces constructeurs n'auront de cesse de construire mieux des bateaux capables d'aller plus vite que leur équivalent anglais. Cette évolution va suivre l'adoption des règlements des régates et notamment celui de la Société des régates parisiennes. Le vicomte de Chatauvillard dans « Le canotage en France » de 1858 écrit :

« ...à cette époque (1853) commencent à paraître les véritables embarcations de course »

Aiguillonnée sans doute par l'achat par l'Empereur d'un skiff Searle présenté à l'Exposition Universelle de 1855 (La Vie à la Campagne), la construction fait un nouveau bond en 1856 lorsque la Société des Régates Parisiennes choisit le régime de la construction libre. Les outriggers anglais servent de modèle à nos constructeurs qui ne tardent pas à construire des modèles équivalents. Au même moment le Paris amateur rowing club se démarque de son modèle anglais trop aristocratique pour créer le Cercle Nautique d'Asnières. Le Rowing Club de Paris continue de son côté... toujours cette saine rivalité franco-anglaise !

C'est dans ce contexte d'émulation et en même temps d'admiration des canotiers français pour leurs homologues anglais que va apparaître un intrépide explorateur anglais, John Mac Gregor, doté d'une étonnante embarcation : le rob-roy. Il va parcourir une vingtaine de fleuves et de lacs européens à l'aide de son bateau. Il en fera immédiatement la chronique. Le récit complet sera édité en 1866. Son bateau exposé à l'Exposition Universelle de 1867 par son constructeur Searle de Lambeth sera un des clous de l'exposition et sera acheté par l'Impératrice, sans doute pour enrichir une des flottilles des résidences impériales (l'Univers Illustré du 1 juin 1868).

De cette première période, où un nombre important de bateaux anglais ont été importés, que reste-il ?

Place du bateau anglais dans les garages à bateaux français

Le Cercle Nautique de France met en vente une partie de son matériel en 1882 afin de réorganiser son « boat-club ». Trois bateaux sur quatorze vendus sont anglais : une yole à six rameurs et une à quatre rameurs de Searle et un outrigger à huit rameurs de Clasper. (Revue des Sports du 22 avril 1882)

Sur la Seine à Courbevoie, en 1889, le Cercle de l'Aviron de Paris possède un seul outrigger de pointe à huit rameurs du constructeur anglais Walter qui est recensé et des avirons de pointe Ayling. La majorité des bateaux du club, dix outriggers, sept yoles, un skiff et un funny, sont des bateaux Tellier, un constructeur situé à Paris au 12 quai de la Rapée (L'Aviron du 23 mars 1889 n°24). Au tableau des courses effectuées par le CA Paris en 1888, on trouve plusieurs skiffs anglais Clasper, et aussi « Cosaque », un skiff du constructeur américain Watter appartenant à Lein.

A l'inventaire de la Société Nautique de la Marne en 1894 nous trouvons deux skiffs anglais : un Clasper arrivé en 1890 et dont le propriétaire est parti sans laisser d'adresse et un Salter arrivé en 1889, dont le propriétaire est décédé. La majorité des bateaux présents dans cet inventaire sont des Dossunet, ce qui n'est pas étonnant lorsque l'on sait le rôle éminent que la famille Dossunet joua dans le développement de la SN Marne et la proximité géographique de celle-ci avec les ateliers du constructeur. (Archives départementales du Val de Marne).

De ces rares inventaires nous pouvons déduire que les constructeurs anglais, malgré leur avance technologique, malgré toutes les raisons qui font acquiescer la plupart des canotiers sur l'influence du

rowing anglais, n'ont pas réussi à s'imposer au sein des garages à bateaux. Les constructeurs français, Dossunet, Tellier, Seyler (ainsi que d'autres comme Philippe, Degroote, Lein...) ont joué un rôle tellement important dans le développement de l'aviron et des sociétés nautiques en France que celles-ci sont restées en majorité leurs plus fidèles clientes. On ne trouve pas non plus de bateaux en provenance d'autres pays alors qu'il existe aussi de très bons constructeurs en Belgique, en Hollande ou en Allemagne.

De fait il reste aujourd'hui très peu de traces anciennes des constructeurs anglais. On trouve de nombreux bateaux anglais contemporains des constructeurs Sims, Douglas, Aylings ou Carbocraft qui ont été importés jusqu'à une date assez récente. Il est à noter que les constructeurs anglais n'ont jamais réussi à s'imposer dans les garages à bateaux français. Ils ont subi une forte concurrence des constructeurs suisses, allemands et italiens qui ont produits la majorité des embarcations de compétition dès la fin de la deuxième guerre mondiale.

Traces actuelles des bateaux anglais

A notre connaissance, trois bateaux anciens de constructeurs anglais sont recensés, deux du constructeur anglais Salter et un de Searle.

Le premier bateau Salter est un quatre de pointe outrigger avec barreur propriété du Cognac Rowing Club. Ce bateau peut être considéré comme le plus vieil outrigger de France. Des liens commerciaux très importants existaient entre la région de Cognac et l'Angleterre. On peut lire en effet dans un petit fascicule consacré à l'histoire du club et publié en 1894 :

« C'est du rowing anglais, en effet, que procédait le Rowing cognaçais. Les nécessités commerciales qui conduisaient de l'autre côté du détroit les jeunes gens de notre pays et amenaient chez nous des fils d'Albion, permirent à nos pères de s'initier dès leurs débuts aux secrets de la nage élégante, correcte, rationnelle des rowingmen de la Tamise... dans une autre épreuve l'outrigger de course à 4 avirons Blue-Devil, construit à Londres et appartenant à M. Richard Hennessy, battait facilement Toc-Toc, yole à six rameurs de Saintes. » (1862)



Il est à noter que dès 1857, seulement quatre ans après la création de la Société des Régates Parisiennes, il existe une pratique du canotage à Cognac, un lieu éloigné de plus de cinq cent kilomètres de la région parisienne. Cette pratique est partagée avec d'autres villes de la même région, Saintes, Bordeaux... Les sociétés de cette région semblent disposer des mêmes facilités pour commander leurs bateaux en Angleterre que les meilleures sociétés parisiennes. La présence de cet outrigger atteste de cette réalité et de l'effet de facilitation que procure l'existence de liens commerciaux forts pour le développement des pratiques.

Le second Salter est un « petit » rob-roy, aux dimensions étonnantes, d'abord mis en vente par un particulier et racheté par une association de sauvegarde et de promotion du patrimoine de la petite plaisance : « Voile et canotage d'Anjou ». Ce rob-roy, acheté en Angleterre « dans les années 20 » fut rapatrié en France de la façon la plus simple qui soit, c'est à dire en traversant la Manche propulsé par son propriétaire. Le bateau mesure 3,15m de longueur et 0,77 m de largeur. Il semble que ce type de bateau ait



été construit dans différentes dimensions puisque dans les années 30, un dictionnaire de marine donne les dimensions de 12ft. 6ins (3m80) pour ce type de bateau et qu'un autre rob-roy existe de 4m2 de longueur.

Le troisième bateau est le rob-roy construit par Searle auquel se consacre cette étude et pour lequel vous trouvez une documentation abondante et une description complète. Ce bateau mis en vente par un particulier dans la région de Rouen et acheté par un membre de l'Association « Poissons des arbres » a la particularité de porter une plaque de

constructeur aux armes de la maison impériale. Searle est le constructeur historique du rob-roy. Il est le premier constructeur à avoir construit un rob-roy en réponse à la demande de John Mac Gregor. Suite à la popularité des voyages de John Mac Gregor, ce bateau est devenu un genre qui a sans doute influencé bon nombre de constructeurs. L'hypothèse peut être émise de la filiation du rob-roy et du développement de l'utilisation du canoë français comme embarcation de tourisme et de promenade. Le premier rob-roy est construit en 1865 et le premier club de canoë en France qui a pour but

« de faciliter les excursions, les voyages, d'en développer le goût et que le canoë français, à avirons, a été adopté pour lesdits voyages et qu'il répond à toutes les exigences du touriste »
(L'aviron du 1er septembre 1888)

voit le jour en 1888. Encore une fois, le rob-roy ne s'impose pas dans les garages français. Le canoë français est soutenu d'une part par la réglementation émise par la Fédération Française des Sociétés d'Aviron (FFSA) et d'autre part par les constructeurs et la Revue Le Yacht qui organise un concours de plans afin d'améliorer le canoë français et de l'adapter à des objectifs de tourisme et de promenade.

Il existe sans doute d'autres bateaux anglais dans les garages à bateaux des clubs français. Les constructeurs Aylings et Sims ont notamment été longtemps présents dans la liste des fournisseurs que la FFSA éditait à l'intention des clubs. Le « splendide isolement » dans le lequel le rowing anglais est resté pendant une assez longue période à la constitution de la Fédération internationale, au cours de laquelle il a laissé les autres



fédérations européennes se regrouper, nouer des liens, a sans doute joué en défaveurs des constructeurs anglais en France. Cette « autarcie » du rowing anglais a produit bon nombre de pratiques originales, de bateaux et d'embarcations singulières, le punt, le thames-skiff... qui font aujourd'hui son intérêt.