L'histoire de l'aviron en France

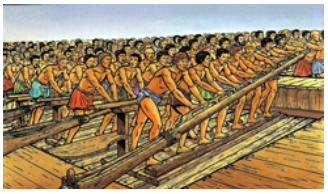
est multiple. Elle puise ses racines à l'origine des temps dès que l'homme a cherché à se déplacer sur l'eau. L'histoire du sport de l'aviron n'en est qu'une partie: histoire des rameurs, palmarès, histoire des bassins, des clubs, de l'architecture sportive, des bateaux, de la pratique, de l'entraînement, de la technique, des clubs, des compétitions, des entraîneurs, des bateaux, de la construction, de l'arbitrage... Afin de faciliter sa compréhension, nous vous proposons une histoire chronologique et illustrée des périodes qui ont façonnées cette pratique.

Le bateau

Aller d'un point à un autre, traverser un estuaire, une rivière, l'homme s'est trouvé trés tôt confronté à ce problème. Il a su le résoudre par l'observation, l'expérience et l'invention. Du premier flotteur au radeau de roseaux liés entre eux par une liane, de l'arbre à la pirogue monoxyle (creusée dans un seul tronc), l'homme utilise ce qu'il peut pour se diriger et se propulser : un morceau de bois, une pagaie.

L'aviron

Avec la nécessité de transporter des charges plus lourdes, sa famille, sa pêche, et de lutter contre des éléménts pas toujours favorables (le vent, les vagues, le courant, les flêches d'une tribu ennemie), l'homme cherche a améliorer sa propulsion et à se protéger. La force qu'il peut exercer sur ce qui sert à la propulsion sera bien plus importante si le rameur peut tirer avec ses deux bras, être plusieurs à tirer sur l'aviron, voir également utiliser la puissance de ses jambes. L'aviron en appui sur le bordage permet au rameur d'être plus efficace. Cela nécessite d'élargir le bateau pour utiliser un bras de levier suffisant. Cet élargissement améliore la capacité de l'embarcation à transporter des marchandises. La rame, plus longue que la pagaie, permet aussi d'élever les bords du bateau. Ceux-ci offrent alors une meilleure protection contre les éléments et les ennemis. L'aviron est né de ces contraintes vitales.



L'aviron, une activité utile

De cette histoire, l'activité aviron tire sa logique interne : se déplacer sur l'eau, d'un point à un autre, sur un bateau propulsé par un ou des avirons qui ont un appui fixe au bateau.

L'aviron va se développer dans tous les lieux qui lui sont favorables. Les civilisations méditerranéennes nous ont laissé des traces impressionnantes de son utilisation. La propulsion à l'aviron, l'utilisation du moteur humain, pour reprendre l'expression de François Beaudouin (considéré comme le père de l'archéologie nautique fluviale), a été utilisée de l'Egypte pharaonique jusqu'à aujourd'hui. Elle perd son aspect utilitaire avec l'apparition d'abord du moteur à vapeur puis du moteur à explosion. Il est assez étonnant de constater que la destruction de la dernière galère française "La Ferme" (1814) est contemporaine du lancement du "Charles-Philippe", bateau d'une trentaine de mètres à propulsion à vapeur, sur la Seine à Bercy (1816).
Après plus de cinquante siècles de présence, en un demi-siècle, la machine va remplacer le moteur humain.

Le développement du canotage en France, mélange romantique de patriotisme, d'attrait pour la mer et la marine française, et de développement d'un loisir urbain,
Cinq pistes pour expliquer :

Une multitude de petites embarcations

Si le moteur humain est supplanté par la machine pour la guerre ou le transport de marchandises, pour des destinations de plus en plus lointaines et des volumes de marchandises de plus en plus importants, il reste utile pour un grand nombre d'activités associées : le battelage, la pêche, le transport de passagers sur de petites distances... Une multitude de petites embarcations caractéristiques d'un besoin, d'un lieu, d'une pratique se développent.

L'ouverture au monde, les grandes découvertes

Du XVème au XVIIème siècle, les européens se livrent à l'exploration intensive de la Terre. Ces explorations font l'objet de la diffusion de récits de voyages et de nouvelles connaissances. Les bateaux de toutes les peuplades sont inventoriés, décrits, et ramenés pour les musées des grandes capitales. Ce fantastique développement des connaissances scientifiques et la période de colonisation qui suit, nourrissent l'imaginaire européen. Chacun se voudrait explorateur, à la découverte de ces nouveaux mondes afin d'en ramener richesse et gloire.

La Révolution industrielle, le développement de la population urbaine et l'apparition des loisirs

La fin du XVIIIème siécle est marquée par une instabilité politique trés importante peu favorable au développement et à la prospérité d'un pays. Malgré cela, dans le sillage de la Grande Bretagne, la France s'industrialise. L'urbanisation des grands centres ne tient pas compte de l'homme en tant qu'individu et de ses besoins en terme de santé, d'hygiène et d'exercice physique. Les lieux où pratiquer une activité physique sont peu nombreux, parfois confinés (gymnases) ou sont réservés à une élite sociale. La rivière se présente comme un espace vierge, naturel, sauvage où l'homme de la ville retrouve un peu ce qu'il a perdu.

La Marine, instrument de prestige politique

La marine française est depuis Louis XIV une force permanente, instrument essentiel dans le développement de l'empire colonial et dans la concurrence entre les pays européens, notamment avec l'Angleterre. Elle jouit d'un grand prestige auprès des populations. Chaque évènement maritime est vivement ressenti par la population comme un évènement personnel. Le Radeau de la Méduse, tableau de Guéricault peint entre 1818 et 1819 en est une bonne illustration. Le Prince de Joinville, fils de Louis-Philippe et potentiel successeur de Louis Napoléon Bonaparte jouit d'une grande popularité renforcée par sa formation de marin. L'image du roi conduisant son règne comme une barque sur le fleuve est souvent utilisée par les peintres et les illustrateurs pour symboliser la royauté et la conduite des affaires du royaume.

Le mythe de la barque

Depuis l'odyssée d'Homère, le bateau qui navigue est le symbole de la vie qui avance dans le temps. Naviguer c'est vivre, affronter les aléas du réel comme on affronte les éléments ou on lutte contre le courant. Naufrages et tempêtes sont les accidents de la vie, ceux qu'on provoquent ou ceux qu'on subit.
Cette vision rejoint un autre mythe antique, celui de la traversée du fleuve pour rejoindre les enfers. La barque accompagne les morts dans leur tombe comme en Egypte antique ou pour les civilisations du Nord de l'Europe.
Et quoi de plus romantique qu'une ballade en barque ? En opposition au classicisme, le romantisme porté par les grands auteurs du XIXème siècle : Hugo, Lamartine, Nerval, Vigny... développe une imagerie naturelle : "Ainsi, toujours poussés vers de nouveaux rivages, Dans la nuit éternelle emportés sans retour, Ne pourrons-nous jamais sur l'océan des âges, Jeter l'ancre un seul jour ?" (Lamartine - Le lac 1820)

La vogue du canotage (1800-1861)

Même si l'on peut penser que l'acte de canoter existe depuis les débuts de la navigation, les traces picturales ou écrites de sa pratique avant 1800 sont rares : représentation de paysages ou de scènes maritimes, relations de fêtes où les jeux nautiques jouent un grand rôle, description de loisirs aristocratiques et de déplacements de personnalités. Le roi entretient un "service des bateaux des maisons royales" qui lui permet d'avoir ainsi sous ses yeux la représentation fidèle des navires qu'il ne pouvait aller voir. Ces bateaux servent aussi au spectacle et à la promenade. Il fait même reconstruire une galère à Versailles.
Le canotage est visible par exemple sur l'estampe de Callot parue en 1630 : la vue du Louvre. La batellerie est réglementée depuis Louis XIV jusqu'en 1789 par une autorisation spéciale. La Révolution Française la libère.
Même si les règlements réapparaissent ensuite, le canotage, pratique dont se saisit une bourgeoisie urbaine, éprise de nouvelles libertés, en mal de loisirs et d'exotisme, se développe.

En 1819, deux constructeurs de bachots sont recensés à Paris.
En 1826, 1633 petites embarcations (bachots et canots) sont enregistrées à l'Inspection de la Navigation du ressort de Paris.
En 1832, il est relaté une première navigation de Paris à Rouen.
En 1836, à 18 ans, seul dans son canot, le Prince de Joinville traverse Paris de la haute Seine à la basse Seine.
En 1838, fondation de la Société des Régates du Havre sous le haut patronage du Prince de Joinville en collaboration avec l'hôtel et les bains Frascati afin d'attirer les touristes parisiens.
En 1839, commande à Picot (un constructeur de bateaux) par le Duc d'Orléans d'une périssoire en orme et de deux pagaies en frène.
En 1842, le premier portrait "officiel" du canotier est publié dans "Les français peints par eux-mêmes : encyclopédie morale du XIXème siècle".
En 1843, Daumier publie dans le Charivari une série de caricatures des canotiers.
En 1858, dix-mille canotiers sont cités par le livre "Le canotage en France".
En 1861, vingt constructeurs de bateaux sont recensés.

Le développement du sport anglais et sa diffusion à partir du littoral de la Manche jusqu'à Paris (1715-1847)

Parallèlement, certainement sous l'influence des mêmes facteurs (révolution industrielle, prestige de la Marine...), favorisé par une grande stabilité politique et lié à sa propre culture, le sport anglais s'organise trés tôt en club ou en sociétés. La Doggett's Coat and Badge est la course à l'aviron la plus ancienne du monde organisée depuis 1715. Le Royal Thames Yacht Club est créé en 1775.
Un bateau de compétition, le "Royal Oak" est conservé au musée de Henley. Il a été construit en 1800 et sa première course enregistrée en 1816.

Le sport est utilisé en Grande Bretagne comme un outil d'éducation. Il est adopté par de prestigieuses écoles. L'aviron devient le sport d'une élite intellectuelle et sociale qui influencera d'une façon déterminante le sport français. Le match Oxford-Cambridge est organisé à partir de 1829 avant même que les premières régates recensées ne soient organisées en France (Cherbourg 1831, Paris-La Villette 1834, Calais 1836, Dieppe 1837) et que les premières Sociétés de régates ne soient fondées au Havre (1841) et à Rouen (1847).
Il est intéressant de noter la proximité géographique des premiers lieux de régates avec l'Angleterre. L'influence anglaise liée sans doute à la présence de nombreuses maisons de commerce anglaises dans ces ports français s'exerce pleinement pour organiser la pratique du canotage, l'amener aux normes sportives, permettre des confrontations communes.

L'organisation progressive du sport de l'aviron (1853-1890)

La Société des Régates Parisiennes (SRP) fondée en 1853 va jouer un rôle prépondérant dans l'organisation du sport de l'aviron en France. Elle va régenter les régates à la voile et à l'aviron à Paris et dans ses environs. Elle va créer le premier championnat français : le championnat de la Seine, course en solitaire d'abord en yole puis en skiff. Elle tentera de regrouper autour d'elle l'ensemble des sociétés parisiennes. En l'espace d'une trentaine d'année, plus de quarante sociétés d'aviron vont être créées. Les expositions universelles, dont la première s'est tenue à Londres en 1851, et ensuite à Paris en 1867 et en 1878 servent de vitrine aux constructeurs. Elles permettent l'organisation de régates internationales et accélèrent les échanges de technologie. Dès 1849 les outtrigers anglais apparaissent en France et le skiff en 1851. Les rameurs parisiens sont saisis d'étonnement devant la légèreté de ces embarcations et vont bientôt les adopter.

Le Yacht Club de France est créé en 1867, l'Union des Sociétés de Gymnastique de France (USGF) en 1873, le Club Alpin Français en 1874, l'Union Vélocipédique de France en 1881 et finalement l'Union des Sociétés d'Aviron de France en 1882. Cette dernière réunit vingt sociétés de toute la France. Ce groupement est rejoint en 1890 par la Fédération du Nord de la France et l'Union du Sud-ouest. Cette association prend le nom de Fédération Française des Sociétés d'Aviron.

Le "cavalier seul" des rameurs anglais (1889-1922)

La régate étant au coeur de l'activité, la question de la classification des rameurs (des catégories) a toujours été trés importante. Le rowing anglais avait établi une différence entre les professionnels et les amateurs. Cette différenciation a d'abord traversé l'aviron français, provoquant parfois des divisions au sein des sociétés. Le premier code des courses de 1889 précise : "Ne sont admis dans les courses dirigées par les sociétés de l'Association que les rameurs Amateurs..." Les rameurs "courant ou ayant couru à gages", les personnes "tirant ou ayant tiré leurs moyens d'existence d'une profession manuelle exercée d'une façon habituelle pour ou sur des bateaux" sont considérés comme des professionnels.
Cette règlementation, trés contraignante, est détournée par les organisateurs de régates qui récompensent les courses par des prix en espèces. Cette question des "prix en espèces" va diviser à nouveau l'aviron français jusqu'à provoquer la création d'une seconde fédération : l'Union des Sociétés de Rameurs Amateurs de France (USRAF affiliée à l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques). Ces pratiques faisaient considérer les rameurs du "continent" pas suffisamment "amateurs" pour pouvoir participer au "nec plus ultra" des régates anglaises : la régate de Henley, officieux championnat de monde de l'époque.

Il faudra attendre 1947 avant que les associations anglaises rejoignent la Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron créée en 1892. Cette longue période pendant laquelle les rameurs anglais et les rameurs continentaux ne s'affronteront qu'à l'occasion des jeux olympiques marque sans doute le sport de l'aviron français. Le rowing anglais est un modèle non seulement sur la question de l'amateurisme mais aussi sur le plan de l'organisation des sociétés, de la construction des bateaux, et de l'organisation des compétitions. Après l'abandon des prix en espèces en 1899, la FFSA devient l'Union des Fédérations des Sociétés Françaises d'Aviron en 1922, seule habilitée à organiser des championnats de France d'aviron et reconnue d'utilité publique.

La spécialisation des activités (1890-1946)

Dans les premiers écrits du canotage, celui-ci est multiforme. Il réunit les plaisirs de la pêche, de la chasse, de la promenade sur l'eau, à l'aviron, à la voile ou à la pagaie, de la bonne chère et de la fête. Il est d'abord trés maritime et le canotier emprunte volontiers un ensemble de termes et de pratiques à la marine à voile. Certaines sociétés d'aviron continuent aujourd'hui à réunir plusieurs pratiques, comme la Société Nautique d'Enghien (voile, aviron, tennis) ou le Club Nautique de Nice (voile, aviron, motonautisme) et témoignent de ce passé.

L'aviron et la voile se séparent assez tôt. Le Yacht Club de France qui réunit essentiellement des propriétaires de bateaux, donc des personnes ayant des revenus assez élevés, est créé en 1867. En 1920, l'Union des Sociétés Nautiques Françaises prend le relais pour la voile, puis la Fédération Française de Voile en 1946. Le canoë quitte un peu plus tard le giron des sociétés d'aviron. En 1904, un groupe de balladeurs de La Société Nautique de la Basse Seine créeent le Canoë Club de France. La Fédération d'aviron continue d'organiser des championnats de France de périssoire jusqu'en 1939. La Fédération Française de Canoë-Kayak est créée en 1931.

Le splendide isolement de l'aviron de compétition (1900-1968)

Cette longue période d'institutionnalisation et de spécialisation des activités sportives conduit les sociétés d'aviron à se centrer presque exclusivement sur l'aviron de compétition. Aux clubs de voile, ceux, un peu plus fortunés, qui rêvent de traversées océaniques ou qui se plongent dans des calculs et des définitions de jauge ; aux clubs de canoës, ceux, qui veulent se promener, explorer ou descendre les rivières ; et aux clubs d'aviron, ceux qui veulent s'entraîner et faire de la compétition.

Par un processus normal de recrutement de ses dirigeants au sein même de ceux qui se sont illustrés le plus brillamment en compétition et qui donc, vont contribuer à continuer l'activité qu'ils ont vécue et qu'ils connaissent le mieux, les clubs d'aviron vont se consacrer exclusivement à la compétition. Or cette activité est onéreuse pour les clubs. Elle nécessite d'avoir suffisamment de fonds pour acheter des bateaux, prendre en charge les déplacements. Ramer est une discipline dure qui nécessite un investissement physique de plus en plus important au fur et à mesure que l'entraînement impose ses exigences. Il est pratiqué par des hommes et des femmes de conditions moyennes, artisans, commerçants, travailleurs de professions intermédiaires. Ceux-ci peuvent avoir, parfois collectivement, la capacité d'investir dans leur loisir mais n'en ont pas la capacité individuelle.

Les deux conflits mondiaux vont faire durement souffrir les sociétés d'aviron : perte totale ou partielle du matériel, destruction des locaux. Des générations de rameurs vont être emportées par ces années dramatiques. A chaque fois, les sociétés d'aviron, grâce à la solidarité de leurs membres, à l'aide des pouvoirs publics sensibles aux qualités intrinsèques de l'activité, à son statut de sport olympique, vont se relever et poursuivre leur activité. Afin de trouver des financements supplémentaires, Elles vont devoir se diversifier pour trouver d'autres sources.
L'apparition de la fibre de verre dans la construction nautique va permettre de construire des bateaux moins fragiles, plus facilement réparables et en plus grand nombre. En 1957 est étudié un prototype de yolette en plastique pour la formation des scolaires. En 1968, l'opération "mille skiffs à mille francs" est lancée. L'objectif est de démocratiser la pratique de l'aviron, de l'ouvrir au plus grand nombre afin d'augmenter les ressources propres des sociétés d'aviron par le biais des cotisations et d'élargir la base des pratiquants.

Le sport et l'aviron, instrument de propagande politique, vitrine d'Etat (1936-1970)

Les Jeux olympiques de 1936 à Berlin sont une vitrine pour le régime nazi. L'objectif est d'établir un lien entre un régime politique et les performances des athlètes qui le représentent. Cet outil de communication va être utilisé par l'ensemble des régimes politiques et plus particulièrement après-guerre dans le contexte de la Guerre froide. Les pays de l'est n'hésitent pas à plier les individus, à les élever, à les soumettre aux volontés politiques de leurs régimes. Le dopage est institutionnalisé. Après guerre, sauf à de rares exceptions, les pays de l'est vont faire des moissons de médailles dans les diverses compétitions internationales. En aviron, entre 1970 et 1980, dans la catégorie masculine, l'Allemagne de l'Est remporte 51 médailles d'or sur 84 titres possibles.

Aux Jeux olympiques de 1960, les résultats pour l'ensemble des disciplines sportives sont catastrophiques. L'Etat décide de réagir et d'investir le champ du sport en s'inspirant des systèmes de détection et de formation qui ont fait leurs preuves à l'Est. Grâce à ce soutien, l'aviron français, en concurrence avec tous les pays de l'ouest, va tirer de temps en temps son épingle du jeu.

Un nouvel équilibre, la diversification des activités et la lente professionnalisation des structures. (1970-2002)

Cette volonté de diversification des activités et donc des ressources, va amener d'autres pratiquants dans les clubs. Les rameurs loisirs font leur entrée dans les clubs. C'est une révolution. Il faut accueillir des pratiquants qui n'ont pas pour objectif la pratique compétitive, qui souhaitent simplement se promener sur l'eau, randonner, avoir quelques moments conviviaux. Ces pratiquants ne sont pas forcément prêts à s'investir pour être des dirigeants. C'est d'ailleurs ce qui leur est reproché. Ils sont consommateurs, en concurrence avec certaines catégories. Ils consomment des bateaux, de l'espace au club et du temps de l'entraîneur qui doit se transformer en animateur. Parfois, ce nouveau rameur n'est pas bien accueilli au sein des clubs. Expression exemplaire de ce désamour, quelques rameurs crééent spécialement en 1986, le Cercle des Rameurs de Randonnée de l'Ile de France. Ce Cercle disparaîtra quelques temps plus tard. Le mouvement qui va permettre d'accueillir de nouveaux publics et d'élargir la définition de l'aviron est en marche. Les clubs intègrent ces nouveaux rameurs. L'aviron renoue enfin avec ses racines.

L'entraîneur devient un professionnel parfois embauché par le club, parfois par la collectivité. L'aviron va partir à la recherche de nouveaux partenaires. Dans les années 1970, cette recherche de sponsoring est une nouveauté. Il faut améliorer son image, se faire connaître. Cette transformation de l'image de l'aviron français va aboutir à l'élection en 1989 du président Denis Masseglia, aujourd'hui président du Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF) et au recrutement en 1991 d'un nouveau directeur des équipes de France Eberhard Mund.
Ces deux hommes, à la tête de l'aviron français, vont permettre d'avoir enfin des résultats sportifs correspondants à la valeur des rameurs et des entraîneurs français (3 titres mondiaux en 1993 et régulièrement chaque année ensuite) et d'avoir également un plan fédéral de développement ambitieux et novateur. Les années qui suivent et même au-delà du départ en 2000 de Denis Masseglia, et en 2002 de Eberhard Mund, vont marquer durablement l'aviron français qui est passé de 10 000 licenciés et 172 clubs en 1973, à 64 000 licenciés et 374 clubs en 2002.

L'abandon des sociétés, le développement de l'aviron indoor, un avenir incertain (2003-

Sans de grands bouleversements dans l'organisation de l'aviron français, les résultats vont continuer à arriver jusqu'au jeux olympiques d'Athènes en 2004. Depuis cette date, de bonnes et de mauvaises années se succèdent. Huitième au tableau des médailles en 2016 aux Jeux de Rio, l'aviron français arrive toujours à réaliser des performances. Ces performances sont plus difficiles à atteindre avec les bateaux longs et avec les catégories féminines.
Sur le plan de l'organisation, si le pari de la professionnalisation est réussi, se pose aujourd'hui le problème de la perrenité des emplois créés et de leur évolution. Ce qui est plus inquiétant c'est l'éloignement que la Fédération a pris, à nouveau, avec ses origines.

Sous les coups de boutoirs des nouveaux médias, la Revue L'Aviron a disparue en 2011. Le rowing indoor et ses activités associées ont pris une grande importance. L'aviron indoor est trés éloigné de ce qu'est l'aviron à ses origines, une pratique maritime puis fluviale de plein-air. Enfin la Fédération a abandonné le "S" de Société pour devenir la FFA en 2014. Elle n'est plus alors une fédération de sociétés mais elle fédère les pratiquants d'une activité. Ce changement qui déplace le coeur de l'activité du club au pratiquant est un changement d'identité trés important. Le club, la société qui fonde le principe de solidarité et d'entraide, qui unit tous les pratiquants de l'aviron, est un échelon unique et fragile qu'il faut absolument préserver.
Gageons que les clubs, dont les plus anciens ont déjà fêté leur 150 ans, sauront dépasser ce changement et faire perdurer ce qui les a fait vivre jusqu'à présent, ce principe de solidarité, le plaisir de pratiquer et d'être ensemble.

© Etienne Chopot – Histoire Aviron - 02/2022