

# Au fil de la Loire

*plaisance & canotage*



**Au fil de la Loire**

*plaisance & canotage*



*Ce catalogue est édité à l'occasion de la présentation de l'exposition **Au fil de la Loire, plaisance et canotage**, au musée de la marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire, du 21 octobre 2013 au 31 janvier 2014.*

## *Remerciements*

*L'exposition a été rendue possible grâce à la générosité de nombreux prêteurs institutionnels, associatifs et privés auxquels nous exprimons notre gratitude.*

*Le musée de l'Erdre, le musée historique et archéologique de l'Orléanais, le Port-musée de Douarnenez, les archives municipales de Rezé, les archives municipales de Tours, le musée Fournaise de Chatou, le musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, Erdre Voiles Passion, l'AMERAMI, les Amis du musée de la marine de Loire, le Cercle du Motonautisme Classique, l'association Les Poissons des Arbres, le Tours Aviron Club, la Fédération Française des Sociétés d'Aviron.*

*Nous saluons la participation de nombreux collectionneurs privés : Jacques Bonvallet, Claude Cailleau, Jean-Pierre et Alain Doré, Alain Launay, Hubert Guillet, Sébastien Macé, Yvan Michel, Yves Paré, Louis Pillon, Gaston Pouillot.*

*Que soient également chaleureusement remerciés les auteurs qui ont prêté leur concours à la réalisation du catalogue : Frédéric Delaive, Alain Launay, François Lelièvre, Louis Pillon, François Puget, Patrice de Ravel et Jean-François Souchard.*

*Cette exposition a été réalisée par le musée avec le concours de la ville de Châteauneuf-sur-Loire, ses services techniques et administratifs. Et plus particulièrement Jacqueline Jambu, directeur général des services, Pascal Morlot, François Dargent, Hervé Desbois, Sébastien Dhumez, Éric Chenu et Elsa Marchaoui des services techniques et l'ensemble de l'équipe du musée, Laurence de Lamaestre (directrice du musée), puis Audrey Madec, Monique Boullard, Anthony Chatton, Lucie Lejeune, Caroline Millet-Ferrari et Alexia Stroinski-Marechal. Nous remercions pour leur confiance Loïs Lamoine, Maire de Châteauneuf-sur-Loire, et Cécile Teycheney, maire-adjoint chargée de la vie culturelle.*

*Enfin, nous tenons à remercier de leur soutien la Direction régionale des affaires culturelles du Centre, le Conseil général du Loiret et l'Établissement public Loire.*



## *Avant-propos*

*Après avoir longtemps tourné le dos au fleuve, les Ligériens ont décidé depuis quelques années de se réapproprier la Loire. À Châteauneuf, nous n'avons pas attendu les effets de mode, notre musée de la marine de Loire en est la preuve vivante depuis 1961.*

*Alors, de Nantes à Roanne et malgré des qualités nautiques modestes, la Loire s'anime. Des passionnés y naviguent de plus en plus : à la rame, à la voile ou à moteur. Tous les bateaux redécouvrent les joies et les plaisirs de la navigation. La plaisance est source d'exploit, de crainte ou même d'orgueil, mais aussi d'amitié et d'échange.*

*De mon point de vue, la plaisance est moderne, tout en étant une pratique ancienne, car elle est écologique, patrimoniale et sportive. Elle signe une époque qui a besoin de sens et dont les hommes recherchent parfois des valeurs aussi simples que l'amour de la nature, la redécouverte de notre patrimoine et l'entretien physique.*

*C'est donc tout naturellement, que le musée a décidé de mener un travail historique sur la plaisance en Loire de 1830 à nos jours. Cette activité fut continue durant toutes ces années mais avec ses heures de gloire et ses périodes sombres que nous allons tenter de retracer.*

*Je vous propose de m'accompagner dans la lecture des pages de ce catalogue afin que nous posions notre regard sur ce passé. Cela sera aussi une invitation au présent et à l'avenir pour canoter demain ensemble et prolonger ainsi la belle histoire de la plaisance de Loire.*

*Loïs Lamoine*

*Maire de Châteauneuf-sur-Loire*

*Vice-président de la Communauté de communes des Loges*



## Préface

À la suite de l'inventaire exhaustif de nos collections, nous avons redécouvert un fonds d'objets et de documents dédié au canotage. Ce fonds, amorcé au cours des années 1970, comporte plusieurs embarcations de petite plaisance, des canoës canadiens, des périssaires de travail et de loisir, des dinghies, mais également des accessoires, voiles latines ou de kayak, pagaies, sièges pliants, etc, certains objets ayant appartenu à des personnalités ligériennes.

Cette collection qui évoque le canotage populaire dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, présentait un tel intérêt pour le musée que nous avons décidé de la valoriser par une exposition temporaire puis par une présentation dans notre parcours permanent, un nouvel espace étant réservé à la plaisance.

La plaisance est apparue récemment. Longtemps, en effet, le transport des biens et des populations constitua l'essentiel de la navigation sur la Loire. Pourtant, à la faveur d'une véritable évolution des mœurs, à la fin du XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècles, et de l'instauration de la liberté de naviguer sous la Révolution française, une culture nautique va émerger dans les ports français puis sur la Seine et enfin sur les autres fleuves français. Les citadins se réapproprient alors le cours d'eau délaissé peu à peu par la navigation professionnelle. Dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, des régates, des courses sont organisées, à Nantes, Angers, Saumur, Tours et Orléans ; des sociétés nautiques se créent. D'abord animée par les mariniers et la bourgeoisie locale, s'inspirant du mouvement initié autour de Paris (Seine, Marne), la pratique sportive et ludique de la navigation, à la bourde, à la rame, à la pagaie, à la voile puis à moteur se démocratise sur la Loire. Elle s'inscrit dans ce que nous nommons aujourd'hui « la civilisation des loisirs », ce qui fait du canotage le premier loisir moderne !

L'exposition temporaire *Au fil de la Loire, plaisance et canotage* et la publication qui l'accompagne s'attachent à décrire une activité protéiforme, en présentant les différents types d'embarcations, les nombreuses disciplines et les usages variés de ses pratiquants, en évoquant son histoire et les personnalités qui la marquèrent.

Les témoignages de plaisanciers, de sportifs viennent ainsi rappeler combien l'histoire du canotage et de ses dérivés est avant tout celle d'hommes et de femmes fervents. Et c'est cette « petite histoire » qui décrit le mieux la réalité de la plaisance ligérienne.

Remémorer cette histoire, c'est créer des liens avec les différents acteurs de la plaisance et du canotage, redonner une place à d'autres formes de navigation, non commerciales, quelque peu oubliées. C'est également suggérer un autre rapport au fleuve et à l'eau. Si cette pratique est ancrée dans l'histoire, on assiste de nos jours à une réappropriation de la voie d'eau, au développement du tourisme nautique et fluvial. L'action de passionnés réunis en associations, le regain d'intérêt des villes ligériennes, l'audience de manifestations toujours plus nombreuses (Rendez-vous de l'Erdre, la Fête du Pont à Saint-Mesmin, la Régate 1900 de Cenon-sur-Vienne, etc) attestent de ce renouveau.

Comme si les Ligériens ne pouvaient se résoudre à abandonner complètement ce fleuve à son cours.

*Anthony Chatton*

Adjoint du directeur - Commissaire de l'exposition

## Sommaire

### *Le canotage, aux origines du nautisme en France* 11

- Aux origines du canotage
- Un engouement culturel nouveau
- L'œuvre de la Société des Régates Parisiennes
- Le recours au modèle anglais

### *Nantes, capitale de la plaisance ligérienne* 19

- La plaisance nantaise
- Un fameux duel
- La découverte des dériveurs américains
- Les voiliers de course en fer, une spécificité nantaise  
*Vétille*, un monument de la plaisance nantaise
- La vogue des cutters anglais
- La grande régates du SNO en Loire (juin 1884)
- La plaisance populaire
- L'âge d'or
- La grande semaine maritime de 1908

### *La Loire moyenne, de Saumur à Orléans* 31

- Les prémisses
- Sur les berges du Loiret : guinguettes et garages à bateaux
- La Société Nautique du Loiret
- Le Cercle de la Voile d'Orléans

### *Portraits* 39

- Philip Gilbert Hamerton (1834-1894)
- Lucien Môme (1816-1898)
- Paul Besnard (1849-1930)
- Franck Guillet (1885-1867)
- Alfred Rouan (1886-1978)

### *Plaisance et canotage au XXI<sup>e</sup> siècle : témoignages* 45

- Jean-François Souchard, la Loire vue du fleuve
- François Lelièvre, une flotille de Seil pour animer la Loire
- Alain Launay, ma Confidente

### *Liste des objets exposés* 56

### *Références bibliographiques* 58

*Le canotage,  
aux origines du nautisme en France*



## Aux origines du canotage

Le canotage, que l'on admire sur les toiles des Impressionnistes, est bien antérieur aux œuvres de Manet, Monet ou Renoir. La France étant un pays centralisé, il se développe d'abord à Paris et dans ses environs à partir des années 1820 et 1830 avant de se diffuser en province<sup>1</sup>. Cet inoffensif tour en barque, qui semble être aux sports nautiques et au yachting ce que le barbotage est à la natation, est pourtant à l'origine du nautisme français. Contrairement à ce que l'on peut lire ici et là depuis longtemps, les pratiques de l'aviron et de la voile n'ont pas été importées de Grande-Bretagne. Ces sports se sont développés en France avant même que l'on puisse parler d'une influence ou d'un « modèle anglais<sup>2</sup> ».

La genèse de ce loisir urbain et suburbain est à la croisée de plusieurs « révolutions » dans les domaines du réglementaire, du sensible, du culturel et du technique. Ce qui le caractérise, c'est que des « amateurs », des profanes de la rivière, s'y adonnent - en promenade ou en course - dans des embarcations à l'aviron et/ou à la voile de type maritime. Dans le cadre de leur repos, le temps d'un dimanche par exemple, ils essaient, par l'exercice et par l'étude, de s'approprier un outil - le canot et ses agrées - et de s'adapter à un espace nautique essentiellement consacré au travail et à la batellerie. L'historicité de la promenade sur l'eau pose en effet la question de la pratique et du public concerné : à partir de quelle époque, une personne dont ce n'est pas le métier éprouve-t-elle le besoin de se dispenser de l'expérience d'un professionnel pour piloter sa barque ?

Avant 1789, à Paris, il est interdit « à toutes personnes » n'ayant pas fait son apprentissage et la démonstration de ses capacités « de s'immiscer au fait de bachotage<sup>3</sup> », c'est-à-dire la conduite des passagers, « soit en montant soit en descendant » la Seine. Le métier de « bachoteur », comme celui du « passeur », est pour des raisons de sécurité très réglementé. Il faut attendre la Révolution française et la suppression des corporations (décret d'Allarde et loi Le Chapelier en 1791) pour que la liberté de naviguer soit instaurée mais sans pour autant que l'administration abandonne l'idée d'un examen et d'un permis : la préfecture de police, dans la capitale, et les Ponts et Chaussées, en

province, soucieux avant tout de la circulation « sans entraves » des marchandises, n'apprécient pas la multiplication sur les rivières et les fleuves des néophytes en promenade.

Plus encore que les règlements, les codes sociaux en vigueur sous l'Ancien régime, empêchent l'homme de condition de s'asseoir sur le banc de nage de la plèbe et de tomber la veste pour prendre les avirons. C'est sur les étangs et les lacs, à l'abri des regards et des courants, que des individus s'essaient à conduire par eux-mêmes leur barque. C'est le cas de Jean-Jacques Rousseau sur le lac de Biènné en 1765. Si Rousseau n'est certainement pas le premier à avoir eu le désir de ramer, c'est la rédaction de son expérience dans la « Cinquième promenade » des *Rêveries du promeneur solitaire*, publiées en 1782, qui incite nombre de ses lecteurs à le suivre. L'embarquement du solitaire est plus un mythe qu'une réalité. Derrière chaque expérience se cache un riverain – c'est le cas de Rousseau – ou des « hommes de l'eau » (comme les meuniers maîtres de bains ou de bateaux-lavoirs) qui prêtent leur batelet et qui, éventuellement, font office d'initiateur. C'est d'ailleurs dans cette catégorie de mariniers sédentaires qu'apparaissent les premiers constructeurs de plaisance<sup>4</sup>. Notons enfin que cet engagement corporel n'est pas recherché par tous et que le plaisir à être promené subsiste. Que se soit en barque ou en bateau à vapeur, c'est l'un des bonheurs de Stendhal<sup>5</sup> par exemple.

## Un engouement culturel nouveau

Ce désir, contemporain d'un recul de la peur de l'eau, est l'une des expressions du romantisme : prendre une barque, c'est pour le citadin de la fin du XVIII<sup>e</sup> et du début du XIX<sup>e</sup> siècles un moyen de fuir la ville, de fuir le monde, mais aussi d'adopter une posture qui tranche avec celle des aristocrates. À la même époque, la réception du *Voyage autour du Monde* de Bougainville (1771), de *Paul et Virginie* (1787) ou encore la vulgarisation des ouvrages sur la marine contribuent à renouveler les représentations de la mer et du rivage<sup>6</sup> et suscitent de nouveaux désirs et de nouvelles vocations. Cet engouement culturel pour les choses de la mer explique le développement du canotage sur un modèle maritime et à défaut de pouvoir fréquenter le littoral (la première

ligne de chemin de fer entre Paris et Le Havre n'est ouverte qu'en 1847), les Parisiens importent son imaginaire et sa technique dans la capitale. Ce n'est pas dans le lourd bachot à fond plat des bateliers de la Seine qu'ils veulent naviguer mais dans un canot à quille pouvant porter des voiles. Dans un premier temps, ils en font venir de Normandie puis les mariniers et charpentiers de Paris s'adaptent aux désirs de leur clientèle. C'est avec ces bateaux que les « canotiers » peuvent jouer au marin, à l'explorateur ou au corsaire. Habillés comme des matelots, ils



David Jules, *Les matelots parisiens*, lithographie in *Le Charivari*, n°151, 31 mai 1839, coll. et © musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine  
Canots à Charenton au confluent de la Marne et de la Seine et départ pour le pique-nique des canotiers accompagnés.

louvoient entre les quais et les ponts de Paris ou se fauilaient entre les baissiers du confluent de la Marne, la « Bosse de Marne ».

Le « canotage », qui se pratique en association pour louer ou acheter une embarcation, n'est pas que farniente estival. C'est une véritable activité athlétique qui consiste à ramer ensemble avec ensemble ou à piloter son voilier quelles que soient les intempéries. En 1834, les premières courses de canots sont organisées sur le bassin de la Villette<sup>7</sup> puis dans les autres communes riveraines des bords de Seine. Les registres de l'Inspection de la Navigation

et des Ports de la préfecture de police confirment la multiplication des régates à partir de cette date<sup>8</sup>. Le processus de « sportivisation » du canotage est rapide. Dès 1838, les courses de canots sont intégrées au programme nautique des « fêtes de Juillet » puis, à partir de 1852, à celui des « fêtes du 15 août ». Chaque année des régates sont disputées à Paris devant les souverains français<sup>9</sup>. Cette reconnaissance officielle du canotage, dans le cadre de ces fêtes de souveraineté qui se veulent nationales, précède la reconnaissance policière de la plaisance puisque ce n'est qu'en 1840 que l'ordonnance de la préfecture de police de Paris du 25 octobre autorise la circulation des « chaloupes naviguant à la voile<sup>10</sup> ». Cette autorisation, sous certaines conditions de permis, d'immatriculation, de paiement des droits afférents et de dimensions

(les embarcations qui n'auraient pas « au moins 4 mètres 60 centimètres de longueur et 1 mètre 25 centimètres de largeur » sont interdites), est la première réglementation de la plaisance en France et il est à noter qu'elle précède d'une décennie son équivalent maritime<sup>11</sup>.

L'une des premières ambitions des canotiers parisiens est d'affronter la mer et de se mesurer aux marins du littoral. La première descente d'un canot parisien de Paris à Rouen date de 1832 : Leroux, un maître de bain des bords de Seine, dirige cette expédition. En 1838, il est encore le « capitaine » de *L'Union*<sup>12</sup>, une grande chaloupe, appartenant à une association d'amateurs, qui rejoint Le Havre. Ces descentes de la Seine sur un fleuve qui n'est pas encore canalisé (les premiers travaux de canalisation<sup>13</sup> par barrage mobile éclusé du type Poirée datent de 1838) relève de l'exploit<sup>14</sup>. Le premier équipage de course parisien à se présenter aux Régates du Havre (créées en 1838 par des négociants havrais et un consortium de personnalités parisiennes) est la *Sorcière-des-Eaux* en 1845. Si cette yole à six rameurs barrée par Lucien Môme, (qui deviendra par la suite l'un des personnages emblématiques du développement du sport français), manque de peu de s'imposer, elle ouvre en revanche la voie à nombre d'embarcations de Paris, comme l'*Atalante*, *La Juive*, le *Duc-de-Framboisie*, à l'aviron, ou *La Parisienne*, à la voile, qui s'imposent aux régates du Havre les années suivantes<sup>15</sup>.

## L'œuvre de la Société des Régates Parisiennes

Malgré cette consécration et la reconnaissance des pouvoirs publics, ce n'est qu'en 1853 que le pouvoir impérial autorise<sup>16</sup> la création d'une « Société des Régates Parisiennes » avec Lucien Môme comme président. La S.R.P. est d'abord un regroupement d'équipages – entendons ici associations informelles de moins de vingt personnes – comme celui de *l'Atalante* par exemple, qui tout en gardant leur indépendance acceptent d'obéir à un règlement de course unique. Elle n'est donc pas comparable aux sociétés nautiques actuelles, qui sont les descendantes à la fois du « club » anglo-saxon et de l'association loi de 1901, ni même aux sociétés de régates préexistantes, comme celles du Havre (1841) ou de Rouen (1847), qui sont composées de personnalités dont l'objectif principal est de trouver les ressources nécessaires à l'organisation d'une course annuelle. Outre la rédaction d'un code des courses, les buts premiers de la S.R.P. sont l'encouragement et le développement du « goût des exercices et des courses nautiques » afin « de provoquer



Hadol, *Le sport nautique, ses origines et la manière de s'en servir*, gravure aquarellée, in *La vie Parisienne*, 22 août 1868, inv.: 1995.55, coll. et © musée Fournaise-Chatou

l'émulation parmi les concurrents, le progrès dans la construction des embarcations » et d'étudier « par des applications pratiques, les problèmes relatifs à la navigation<sup>17</sup> ».