

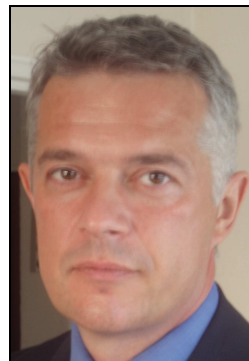
**FREDERIC DELAIVE**  
**PRESENTATION, RECHERCHES ET AUTRES REALISATIONS**

---

**Docteur en histoire contemporaine**

**Professeur certifié** d'histoire et de géographie dans l'enseignement secondaire.

**Chercheur associé au CERHIO**, UMR 6258 du CNRS, Université de Rennes 2.



Né le 18 septembre 1961 à Compiègne (Oise)

☎ 02.99.51.50.16

✉ [fdelaive@numericable.fr](mailto:fdelaive@numericable.fr)

**Champion de France d'aviron, international junior et senior espoir** (1978-1980). Vainqueur au Match des espoirs, Coupe d'Europe d'aviron, en quatre de couple seniors à Piediluco (Rome) en 1980. Finaliste aux championnats du Monde juniors en quatre de couple à Moscou en 1979 et aux championnats du Monde universitaires en deux de couple à Milan en 1984.

**Breveté d'Etat du 1<sup>er</sup> degré en aviron**, ancien entraîneur au Sport Nautique de Compiègne. Actuellement bénévole au REC, Rennes Etudiant Club Aviron.

**THEMES DE RECHERCHE**

---

PROMENADE SUR L'EAU, CANOTAGE, LOISIRS ET SPORTS NAUTIQUES, NAVIGATION DE PLAISANCE, NAUTISME, TOURISME FLUVIAL, AMENAGEMENT DES RIVES ET DES BERGES, INFRASTRUCTURES ET ARCHITECTURES FLUVIALES, ICONOGRAPHIE NAUTIQUE.

**TITRE UNIVERSITAIRE**

---

**2003**      **Doctorat d'histoire.** « Canotage et canotiers de la Seine, genèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs (1800-1860) », thèse d'histoire contemporaine sous la direction de monsieur Alain CORBIN, soutenue à l'Université de Paris-I Panthéon-Sorbonne.

**Composition du jury :** Messieurs, Alain CABANTOUS (président du jury), professeur d'histoire moderne, université de Paris I; Philippe BOUTRY, professeur d'histoire contemporaine, université de Paris XII; Alain CORBIN, professeur d'histoire contemporaine, université de Paris I; Dominique KALIFA, professeur d'histoire contemporaine, université de Paris I; Georges VIGARELLO, professeur de sciences de l'éducation, université de Paris V.

**Mention** Très honorable avec les félicitations du jury à l'unanimité.

## Résumés de la thèse

***Canotage et canotiers de la Seine, genèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs (1800-1860), thèse photocopiée, Université de Paris I-Panthéon-Sorbonne, 3 vol., 749 p.***

Si l'historien constate l'ancienneté de la promenade en bateau, le repérage d'une promenade se faisant sans l'aide d'un marinier ou d'un professionnel s'avère plus difficile. C'est à partir de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle que quelques individus, comme Jean-Jacques Rousseau, s'essaient à mener leur barque. En rompant avec les codes et les usages d'Ancien Régime, la Révolution de 1789 autorise chaque citoyen à être son propre batelier. Mais dès le Consulat, sur la Seine, à Paris, les ordonnances de la Préfecture de police restreignent cette liberté pour des raisons de sécurité. Pourtant le désir de mener sa barque, sensibilité romantique et européenne conforme aux valeurs de la bourgeoisie, ne disparaît pas : après 1815, la barque devient le premier véhicule autonome de loisirs. À partir de 1830, l'imaginaire de la mer s'impose aux Parisiens qui vont sur l'eau. La barque séquanaise à fond plat ne leur suffisant plus, ils importent des ports de la Manche des canots à voiles, bientôt copiés et améliorés par les constructeurs de la capitale. Pour se promener à Paris et dans ses environs et courir les guinguettes, ils se costumant en marin ce qui leur vaut d'être raillés par la presse et les caricaturistes. Les canotiers de 1840, souvent des étudiants, des employés et aussi des artisans, s'associent en mutuelles pour louer ou acheter une embarcation. Leur « canotage », à la fois promenade et course, à la voile et à l'aviron, n'est pas que l'ancêtre de la navigation de plaisance et des sports nautiques en France, c'est aussi le premier loisir moderne.

***Boating (canotage) and boating-men of the Seine (canotiers). The emergence of the first modern leisure activity in Paris and its surroundings (1800-1860)***

*Although historians have noted that boating has long been practised, it's difficult to trace outings performed without the help of watermen or professionals. From the end of the 18<sup>th</sup> century onwards, a few people, such as Jean-Jacques Rousseau, have been trying their hand at steering boats themselves. By putting an end to the codes and customs of the Ancien Régime, the 1789 French Revolution made it lawful for any citizen to be one's own boatman. But on the Seine, in Paris, the regulations imposed by the Préfecture de police restricted this freedom for security reasons as early as the Consulate. However, the desire to steer a boat oneself – shared by romantics all over Europe, which was in keeping with the values of the bourgeoisie – did not vanish : after 1815, boats became the first self-operated leisure conveyance ever. From 1830 onwards, maritime imagery spread among boating Parisians. The river Seine flat-bottom boats no longer satisfying their needs, they imported sailing boats from the Channel harbours, and these were soon copied and improved by the Parisian shipbuilders. To go boating in Paris and its surroundings, and “messaging about” in public-houses, they dressed as sailors, which exposed them to sarcasm from the press and cartoonists. In the 1840s, boating-men, called canotiers, who were often students, office workers and craftsmen, formed mutual associations to rent or purchase boats. This practice, called canotage, consisted both in pleasure outings and in sailing and rowing races. In addition to being the forerunner of yachting and nautical sports in France, it's also the first modern leisure activity.*

## Cette thèse a obtenu

**En 2004** Le **Prix Mariette BENABOU née ADAM BRAUN** décerné par la Chancellerie des universités de Paris. Le jury était constitué de Monsieur Maurice QUENET, Recteur de l'académie et chancelier des universités de Paris ; Messieurs, Yves-Marie BERCE, Jacques-Olivier BOUDOU, Jean-Pierre POUSSOU, professeurs à l'université de Paris IV ; Madame Françoise DARTOIS-LAPEYRE maître de conférence à l'IUFM d'Auteuil ; Madame Perrine MANE, directeur de recherche au CNRS ; Monsieur Marcel LACHIVER, Professeur émérite de l'université de Paris X, Monsieur Daniel ROCHE, professeur à l'université de Paris I, professeur au Collège de France.

**En 1995** Une bourse d'études de la Fondation Nationale pour le Patrimoine Culturel Maritime et Fluvial présidée par le sénateur Louis de CATUELAN, association de préfiguration de l'actuelle Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial présidée par Gérard d'ABOVILLE.

## **ACTIVITES EN MATIERE DE RECHERCHE**

---

**2011-2003**                    **Chercheur associé** au CERHIO de l'Université de Rennes 2, Centre de Recherches Historiques de l'Ouest des universités d'Angers, Le Mans, Lorient et Rennes, UMR 6258 du CNRS.

**2010-2008**                    **Membre de l'équipe 1** du programme Seine-Aval 4 : « Les Enfants du fleuve : paysages vécus et paysages perçus en Seine-Aval » dirigé par Olivier SIROST (UPRES EA 3294 Université de la Méditerranée) au GIPSA, Groupement d'Intérêt Public Seine-Aval de Rouen.

**2008**                            **Discutant** d'« Habiter en mer Les croisières au long cours », communication d'Anne GAUGUE (maître de conférences, Département tourisme, Université Clermont-Ferrand II et équipe MIT, Université Paris VII) à la conférence complémentaire de l'EHESS « Tourisme : Recherches, Institutions, Pratiques » dirigée par Saskia COUSIN (LAIOS et Université de Tours) et Bertrand REAU (CRIS-CSE, Université de Lyon I). MSH, le jeudi 4 décembre 2008.

**2007**                            **Coorganisateur du séminaire** thématique sur « Le paysage dans l'estuaire de la Seine, partage des visions et des projets » avec Christian Lévêque, Olivier Sirost, Philippe Fajon, Jean-Michel Gantier, Morgane Chevé, Catherine Marquet, Hélène Gauthier, Loïc Guezennec, Stéphanie Robinet et Stéphanie Moussard. GIP Seine Aval, Rouen, 25-26 octobre 2007. <http://seine-aval.crihan.fr/web/page.jsp?currentBlocId=5&currentNodeId=25>

**2007-2005**                    **Chargé de recherches au CNRS**, détaché par la Section 36 (sociologie) au CSE, Centre de Sociologie Européenne dirigé par Rémi LENOIR (UMR 8035 du CNRS. EHESS), pour le projet d'études : « Le Canotage, de la mise en place d'un loisir de masse à sa disparition. 1860-1960 ».

Si ma thèse consacrée à la genèse du canotage comme premier loisir moderne consistait à étudier la transformation d'une pratique professionnelle (celle des marins et des bateliers) en un loisir outillé (le canotage) puis en un sport nautique (la voile, l'aviron) en analysant l'évolution des représentations, du marin et du batelier, de la barque et du canot et celles de la mer et de la Seine entre le XVIII<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècle, la question du « canotage », au sens de préfiguration d'un loisir de masse à Paris et dans ses environs, avait volontairement été écartée de mon étude parce qu'elle constituait un sujet spécifique, riches en archives et documents, y compris iconographiques. Les traces matérielles de ce désir d'aller sur l'eau des XIX<sup>e</sup> et premier XX<sup>e</sup> siècles (garages à bateaux, chantiers de constructions, restaurants et guinguettes, pavillons et appontements...) subsistent en grand nombre dans la banlieue parisienne malgré les destructions occasionnées par les aménagements urbains des années 1970-1980.

**Depuis 2004**                    **Contributeur** du site internet de Etienne CHOPOT « Histoire aviron : recherche, conseil et information », <http://www.histoire-bateaux-aviron.fr/index.html>

**2003-1995**                    **Doctorant** du Centre de recherches sur l'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle, Universités de Paris I – Paris IV, URA CNRS 1016. Membre du séminaire de Alain CORBIN « Histoire des représentations » et de l'Ecole doctorale d'histoire de l'Université de Paris I.

**1990-1987**                    **Elève** de Monsieur François BEAUDOUIN, archéologue nautique et conservateur du Musée d'intérêt national de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine. Recherches nautiques et apprentissage du relevé et du plan de formes de bateau ou de maquettes.

## OUVRAGES, ARTICLES, COLLOQUES ET AUTRES TRAVAUX

---

### Ouvrages personnels, chapitre dans un ouvrage collectif, actes de colloques

**2012** *Les Canotiers de la Seine. Aux origines du loisir et du sport modernes (1800-1860)*, publication de la thèse à paraître au Presses Universitaires de Rennes.

**2011** « Le Tropisme normand des plaisanciers parisiens (XIX<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècles) », *Etudes normandes*, numéro spécial « Le Sport en Normandie/la Normandie des sports », dir. Michel BUSSI, Damien FEMENIAS (à paraître).

Depuis l'Ancien régime, Paris se rêve port de mer. La Manche – lieu de l'affrontement franco-anglais – est un espace à conquérir. Faisant fi des distances et des conditions de navigation avant la canalisation de la Seine, les Parisiens imaginent Rouen et Le Havre comme de simples avant-ports de leur capitale. Pour la classe de loisir, la côte normande est le littoral le plus accessible et toute une économie s'organise pour l'accueillir et la distraire. Dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle, nombre de Parisiens se font conduire en promenade sur l'eau au Havre. Avec le développement du canotage dans les années 1840, les premiers plaisanciers parisiens affrontent les Normands aux régates du Havre et de Rouen et disputent la victoire aux professionnels de la mer. De la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au début des années 1960, le canotage se transformant en sport nautique, en yachting et en tourisme fluvial, l'estuaire de la Seine et les stations balnéaires normandes restent des destinations privilégiées.

**2010** « La "Barque oisive", véhicule des sens », *Communications*, « Langage des sens », dir. Marie-Luce GELARD, Olivier SIROST, numéro 86, 2010, Seuil, p. 81-97.

Depuis longtemps, les hommes aiment placer, entre leur corps et l'eau, la coque sécurisante d'une barque, terme générique désignant ici tous les types de petites embarcations de loisirs. Dans la promenade sur l'eau qui se fait sous la conduite d'un professionnel de la navigation, les passagers n'ont pas à se préoccuper de la marche et de la direction. Libérés de cette forme d'engagement physique, leur corps et leurs sens ne sont pas pour autant passifs. Quand l'homme apprend à conduire sa barque, le corps devient moteur. A partir de Jean-Jacques Rousseau, l'adresse et la force que l'on déploie pour la mener deviennent une distinction. Avec un moteur extérieur, éolien ou thermique, le pilote devient un transmetteur d'énergie. Jusqu'à aujourd'hui, le développement technique, la légèreté et la vitesse sont une manière de se mettre en symbiose avec les éléments, une manière aussi de mettre le monde à distance.

#### ***The Leisure Boat, Vehicle of the Senses***

*For a long time, man has enjoyed having the protective hull of a boat between his body and water. The boat is a generic term we will use here to refer to all types of leisure craft. While boating, being steered by a professional, passengers don't have to worry about the running and direction. Although free from physical commitment, their bodies and senses are not passive for all that. When man learns how to pilot his boat, his body becomes an engine. From Jean-Jacques Rousseau onwards, the skill and strength displayed in piloting a boat become a sign of distinction. Using an external engine, a wind or heat engine, the pilot becomes a transmitter of energy. Until today, the technical development, the lightness and the speed of the boat enable the symbiosis with the elements. It is also a way of keeping the world at a distance.*

**2009** « Une source picturale ? : l'exemple du sport de l'aviron en Europe et aux Etats-Unis, *L'Art et le Sport*, dir. Laurent DANIEL, Actes du colloque *Sport et arts : construction et réalité*, XII<sup>e</sup> congrès annuel du European Committee for Sports History (CESH), Coédition Atlantica et Musée National du Sport, t. 1, p. 51-62.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la promenade en bateau est l'une des manifestations du romantisme européen. Les peintres s'y intéressent, en particulier ceux de l'Europe du nord et du Nouveau monde. En France, la barque et le canot ne sont pas un sujet. La peinture s'inscrit dans le « grand genre », la peinture d'histoire. Les scènes de promenades et de canotage sont gravées ou lithographiées mais pas peintes. Il

faut attendre les Impressionnistes pour qu'apparaissent les premières compositions. Avec des modalités différentes cette situation est comparable dans les pays anglo-saxons. C'est au regard de ce constat que les œuvres de peintres comme Thomas Eakins aux États-Unis ou de Ferdinand Gueldry en France, qui s'attachent à la technique des rameurs à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, apparaissent comme une source exceptionnelle de l'histoire du sport. Exceptionnelle aussi parce que ce type d'œuvres, qui s'inscrit dans un temps court, révèle la genèse du sport de masse bien avant l'apparition des actuels grands sports médiatiques.

**2009** « Les Canotiers parisiens, du costume marin aux premières tenues de sport (1840-1860) », *Les Costumes régionaux entre mémoire et histoire*, dir. Jean-Pierre LETHUILLIER, actes du colloque « Costumes régionaux, mutations vestimentaires et modes de constructions identitaires », 18, 19, 20 janvier 2007 au Champs libres, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, p. 425-436.

Pour aller sur la Seine et la Marne, les Parisiens des années 1830 à 1850 se costumant en marin en s'inspirant du folklore des ports de France et des planches pittoresques consacrées aux marins du ponant et de la Méditerranée. Ressemblant, en apparence, à des costumes de carnaval ou de bal masqué, ces tenues, qui sont à l'époque les seuls vêtements spéciaux à leur disposition, se révèlent parfaitement adaptées au programme de navigation choisi et aux contraintes techniques de ce loisir nautique. À partir du Second Empire, l'apparition d'embarcations beaucoup plus légères, comme les *outriggers* qui se garent à sec, et les efforts des canotiers de courses pour rompre avec la caricature déterminent l'apparition d'une nouvelle tenue spécialement adaptée à la pratique du sport nautique.

**2007** « La Mode du canotage et des régates », « Le Voyage sur la Seine », *La Seine en Ile-de-France*, Encyclopédie du voyage Gallimard, p. 32-33, p. 34-35.

**2007** « Type de canotier », « Chef d'équipe », « Canotier », trois notices pour *Des Habits et nous Vêtir nos identités*, dir. Jean-Pierre LETHUILLIER, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2007, p. 158-159.

Analyse iconographique de deux gravures sur bois, le *Type de canotier* de 1842, qui caricature le plaisancier parisien et sa panoplie de marin, et le *Chef d'équipe* de 1845, gravure de facture classique, à l'opposé des caricatures du « marin d'eau douce », qui assimile cet adepte des loisirs nautiques à la figure des marins et matelots. *Le Canotier*, analyse du chapeau de paille de la « Belle époque », qui symbolise le temps libre et les loisirs et dont la forme est en particulier héritée du bousingot, le toquet de la marine royale de la Monarchie de juillet.

**1998** « Les Grandes étapes de l'histoire de l'Aviron – L'Aviron mémoire du sport français – Les Trophées de l'aviron : un sujet d'exposition, une question historique », *Le Patrimoine de l'Aviron, les Trophées*, catalogue de l'exposition du Musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, *Les Trophées de l'Aviron*, Conflans-Sainte-Honorine, p. 17-32.

S'appuyant sur les recherches de ma thèse en cours, cette synthèse historique replaçait le « canotage », controversé et tabou dans les sociétés d'aviron, comme origine française de ce sport. Origine qui permet de comprendre les évolutions ultérieures comme le recours au modèle du sport anglais et du « club » ; l'exclusion des femmes ; les querelles au sujet des embarcations, du statut de l'amateur et des prix en espèces. Cette exposition consacrée aux trophées de l'aviron et organisée par le Musée de la batellerie en collaboration avec la FFSA, le Musée du Sport et de nombreuses sociétés d'aviron, n'était pas qu'un prétexte à la mise en valeur des trésors artistiques des clubs. Elle posait la question de l'amateurisme, des prix en espèces ou sous forme d'œuvre d'art et par là la question du patrimoine actuelle de l'aviron, de la conservation et de la préservation d'œuvres anciennes par des sociétés sportives dont ce n'est pas la vocation première.

**1998** « Du Canotage à la vie sur l'eau dans les boucles de la Marne, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles », *Clio 94*, Bulletin n°16 du Comité de liaison des sociétés d'histoire, d'archéologie du Val-de-Marne, actes du colloque de 1997, Fêtes, sports et loisirs dans le sud-est parisien, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles, Créteil, p.172-200.

L'archéologie des aménagements fluviaux et de leurs usages ludiques dans les boucles de la Marne du XIX<sup>e</sup> siècle au XX<sup>e</sup> siècle, a servi de méthode d'investigation afin d'éclairer les mythes successivement à l'œuvre dans la constitution de l'identité locale de communes placées dans la

dépendance économique et la sphère des loisirs de Paris. Dans la région parisienne, Meudon, Saint-Cloud, Asnières, Argenteuil, Chatou, Bougival, communes de la basse Seine, sont certes dans cette situation mais, seules les boucles de la Marne regroupent l'ensemble des loisirs nautiques qui se sont développées au XIX<sup>e</sup> siècle. Une telle concentration d'infrastructures de plaisance, qui subsistent presque complètement, ne se retrouve en Europe que dans l'ouest londonien ou à Berlin. L'analyse de la genèse de ce paysage de guinguettes, de bals, de baignades, de garages de loueurs et de constructeurs de canots, de clubs nautiques et de pavillons de villégiatures, permet de mesurer l'attrait que les boucles de la Marne exerçaient sur les Parisiens mais aussi d'éclairer le fait qu'elles furent l'un des lieux d'expérimentation du temps libre et de notre actuelle société de loisirs.

**1997** « De la promenade en bateau au canotage, à Paris et ses environs (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », *Hypothèses 1997. Travaux de l'Ecole doctorale d'Histoire de l'Université de Paris I Panthéon-Sorbonne*, Publications de la Sorbonne, Paris, p. 89-96.  
<http://www.cairn.info/publications-de-Delaive-Fr%C3%A9d%C3%A9ric--32770.htm>

Ce travail expose la méthodologie de la thèse sur le canotage et les canotiers. La définition du « mener sa barque soi-même » souligne l'originalité du canotage par rapport à la « promenade sur l'eau traditionnelle » qui se fait sous la conduite d'un professionnel. Dans les années 1830-1840, les canotiers entendent piloter « eux-mêmes », à la voile et à l'aviron, une embarcation de type maritime, à Paris et dans ses environs. L'étude de cette navigation de loisir sur un fleuve de travail, artère essentielle d'une capitale en voie d'industrialisation, prend en compte les transformations du milieu fluvial et sa canalisation progressive, l'évolution de la réglementation des petites embarcations sur la Seine sous les différents régimes politiques ainsi que la culture et les usages nautiques des Parisiens. Une relecture de la presse, de la littérature et des arts graphiques, au regard de ce préalable technique, réglementaire et sensible, permet d'éclairer les canotiers et leur pratique, enfouis sous les clichés forgés au XIX<sup>e</sup> siècle.

**1995** *Les Plaisirs de l'eau, loisirs et sports nautiques en rivière XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, catalogue de l'exposition du Musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, *Les Plaisirs de l'eau*, Association des Amis du Musée de la Batellerie, Conflans-Sainte-Honorine, 36 p.

Avant d'être salée l'eau des premiers loisirs nautiques était douce. Au « plaisir » inné de l'eau, l'« homme » – après avoir domestiqué ses peurs – a ajouté des techniques pour augmenter la gamme de ses sensations : il a créé les « plaisirs de l'eau ». Cet apport civilisationnel, sous la forme de la natation, a prolongé et décuplé ce qui était naturel en lui. En plaçant des instruments entre son corps et l'eau, non seulement il a « médiatisé » son plaisir, mais, en outre, il lui en a associé un autre : celui de « mener sa barque » librement. Cet essai a servi de catalogue à l'exposition éponyme organisée pour le Musée de la Batellerie en 1995.

**1995** « Architectures fin de siècle de la plaisance parisienne », *Monuments historiques*, n° 199, novembre-décembre 1995, p. 54-60.

La Seine serait-elle un long serpent qui change de peau au fil du temps ? Que reste-t-il de la Seine et de la Marne, rivières de plaisance ? L'univers des Impressionnistes et des écrivains naturalistes n'est plus. L'imaginaire, la nostalgie ont seuls conservé l'atmosphère du tour en barque et des guinguettes. D'Asnières à Bougival, de Joinville à Nogent, l'architecture de la plaisance et du canotage, si caractéristique du XIX<sup>e</sup> siècle parisien, ne subsiste qu'à l'état de vestige archéologique. Les cabanons et les guinguettes se sont évanouis dans l'espace suburbain. Le mitage et les résidences « avec vue », les entrepôts, les autoroutes et les voies sur berge ont fait sombrer les restaurants et les bals canotiers, les ateliers des constructeurs comme les somptueux *boat houses* des sociétés nautiques. Noyées dans la banlieue, les propriétés riveraines sont toujours là, mais leur garage à bateaux a été transformé en garage à voitures.

**1994** « Le Canotage entre loisir populaire et sport d'élite », *La Seine et son histoire en Ile-de-France*, mémoires de la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Paris et l'Ile-de-France, t. 45, p. 317-331.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, la représentation du rameur est double. A côté du *rowingman*, l'amateur de courses qui incarne le « progrès » et la « vertu » par le sport, puis après la défaite de 1870 la « régénération de la race » et le « bon soldat », il y a le canotier, le flambard syphilitique et ivrogne, plus coureur de jupons que de régates. Plus mystérieux que le premier, le second pose question à l'historien. Alors que les acteurs du mouvement sportif et associatif, ayant leurs annales faites d'autorisations administratives et de procès verbaux, sont aisés à repérer et répertorier, la trace du canotier ne nous est

parvenue que par le miroir subjectif et incomplet des journalistes, des chansonniers, des caricaturistes, des écrivains et des peintres.

**1992** « Le Sport Nautique Compiégnois pendant l'entre-deux-guerres », *Annales historiques compiégnaises*, n° 51, p. 28-38.

Société d'aviron fondée en 1882, le SNC devient à partir de 1905, l'une des vitrines de la politique municipale du maire R. Fournier Sarlovèze qui voulait faire de Compiègne, la « Nice du Nord ». Sous son impulsion, un nouveau garage à bateaux et un club house sont construits puis un port de plaisance, agréé par le Touring Club de France, une plage fluviale et un bassin de natation en pleine eau sont aménagés. A partir du bulletin interne, des archives et des comptes de la société, l'étude s'attache plus particulièrement à l'échec de la politique d'autofinancement du SNC qui, à l'époque où les subventions publiques étaient réduites, voulait assurer le financement de ses activités sportives par l'organisation de fêtes et de spectacles nautiques payants.

**1991** *Canotage et canotiers de la Seine, petite histoire illustrée d'un paradis perdu*, Cahier du Musée de la batellerie n° 28, Conflans-Sainte-Honorine, 1991, 44 p.

La pratique des canotiers ne pouvant se résumer à un tour en barque dominical, cette première étude, que la riche documentation iconographique du musée de la batellerie étaye, s'attachait aux aménagements de la Seine et à sa canalisation, à la technique des embarcations mais aussi aux usages du corps et du temps, aux formes de sociabilité et aux rituels, pour sortir la question du canotage des clichés hérités de la Belle époque.

**1985** *Histoire et développement du canotage et du sport de l'aviron en France des origines à 1939*, D.E.A., Diplôme d'Etudes Appliquées, sous la direction de Messieurs Jean GANIAGE et Jean MEYER, Université de Paris-IV Paris-Sorbonne, 112 p. Mention Très bien.

Ce DEA devait être la première étape d'un doctorat uniquement consacré à l'histoire de l'aviron en France. Mais, les sources imprimées faisant apparaître systématiquement le canotage comme le négatif du sport de l'aviron, mais aussi de la voile et du yachting, j'ai changé l'orientation de mes recherches afin de comprendre et éclairer ce que pouvait cacher cette promenade sur l'eau – apparemment si inoffensive sur les peintures impressionnistes – pour que les tenants du sport ne cessent de la décrier.

## Colloques et séminaires universitaires, communications historiques

**2008** « Le discrédit médiatique d'un sport : l'exemple du canotage (1843-1858) », colloque *Sports et médias (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, 13<sup>e</sup> carrefour d'histoire du sport, Grenoble, 1<sup>er</sup> novembre 2008.

Le canotage se développe à Paris et dans ses environs sous la monarchie de Juillet. Ce loisir nautique se pratique à la voile et/ou à l'aviron, en promenade mais aussi en compétition. Alors que des courses sont organisées à Paris dès 1834, alors que la régata devient spectacle officiel des fêtes de Juillet dès 1837 puis de la fête du 15 août après 1852, les contemporains du développement du canotage peinent pourtant à l'identifier car le canotage n'est pas qu'un sport, c'est aussi une nouvelle forme de partie de campagne : dans les guinguettes de Bercy et d'Asnières des canotiers s'enivrent avec des canotières, ces femmes qui vont en bateau. Ce canotage pour rire scandalise la bonne société et attise la verve des caricaturistes. En 1843, le célèbre Honoré Daumier, oubliant les compétiteurs, croque « Les Canotiers parisiens » comme des marins d'eau douce ivres et querelleurs. Cette représentation univoque trouble la reconnaissance publique du canotage sportif car tous les étés, la presse comble son vide éditorial en remployant les mêmes clichés. En 1858, la publication du *Canotage en France* n'est pas qu'une histoire et un bilan des efforts des canotiers « sérieux », c'est aussi une fin. Dans un chapitre court et incisif, le vicomte de Chatauvillard appelle les vrais amateurs à une rupture avec la culture du canotage. Ce brillant rameur, qui souffre que sa performance ne soit pas reconnue à la hauteur de la considération qui entoure les courses de chevaux, demande aussi à l'opinion publique de ne pas faire d'amalgame avec les coureurs de guinguettes. La même année, de jeunes rameurs répondent à ce manifeste en créant le Rowing-Club de Paris qui consacre le recours au modèle du sport anglais, à son lexique, à sa technique et jusqu'à son interdiction des femmes dans les embarcations.

**2008** « La Représentation du champion d'aviron avant la télévision : de la gravure à la photographie (1846-1946) », communication au colloque « L'Image de Sport : archives, histoire, droit », organisé les 11-13 juin 2008 à Roubaix par les Archives Nationales du monde du travail et le Centre d'histoire de Sciences Po.

**2008** « Imaginaires du voyage et exotisme aux origines du canotage et de la plaisance », Tourisme : Recherches, Institutions, Pratiques, conférence complémentaire de l'EHESS animée par S. Cousin (LAIOS et U. de Tours) et B. Réau (CRIS-CSE et U. de Lyon I), MSH, 21 février 2008.

**2007** « Une source picturale ? : l'exemple du sport de l'aviron (Europe-Etats-Unis) », communication au colloque *Sport et arts : construction et réalité*, 12ème congrès annuel du European Committee for Sports History (CESH), organisé par l'Université de Bretagne Sud, Lorient, du 20 au 22 septembre 2007.

**2007** « Les Canotiers parisiens, du costume marin aux premières tenues spécifiques de sport (1840-1860) », communication au colloque *Costumes régionaux mutations vestimentaires et modes de constructions identitaires*, du 18, 19, 20 janvier 2007 au musée de Bretagne, organisé par le CERHIO-CRHISCO de l'Université de Rennes 2 et le musée de Bretagne.

**2004** Communication aux rencontres doctorales du CRHISCO, Centre de Recherches Historiques sur les Sociétés et Cultures de l'Ouest européen de l'Université de Rennes 2 (FRE 3004 du CNRS) : « Le Canotage, promenade sur le mode maritime à Paris et dans ses environs et premier loisir moderne ».

**1997** « De la promenade en bateau au canotage, à Paris et ses environs (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », communication à l'Ecole doctorale de l'Université de Paris-I Panthéon-Sorbonne dans le cadre du séminaire « L'Eau conquise, pratiques et représentations ».

**1997** « Du Canotage à la vie sur l'eau dans les boucles de la Marne, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles », communication au colloque de Créteil *Fêtes, sports et loisirs dans le sud-est parisien (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, organisé par Clio 94.

**1992** « Le Canotage entre loisir populaire et sport d'élite », communication au colloque *La Seine et son histoire*, Sociétés historiques et archéologiques d'Ile-de-France.

**1985** « Canotiers et rowingmen », communication au colloque *Naissance du mouvement sportif associatif en France*, organisé par le CRIS, CENTRE DE RECHERCHES ET D'INNOVATION SUR LE SPORT, UEREPS, université de Lyon I.

### Conférences et émissions de radio

**2008** **Conférence** sur l'« Histoire du sport de l'aviron français (1804–1964) » lors de la *Conférence des entraîneurs FISA*, FEDERATION INTERNATIONALE DES SOCIETES D'AVIRON, organisée par la FFSA, FEDERATION FRANÇAISE DES SOCIETES D'AVIRON organisée à Paris le 8 novembre 2008.

**1999** **Conférence** *Histoire des sports nautiques* pour le PORT AUTONOME DE PARIS organisée au Cercle de la Mer à Paris.

**1998**            **Conférence** *Histoire de l'aviron* pour l'Assemblée générale de la FFSA, FEDERATION FRANÇAISE DES SOCIÉTÉS D'AVIRON, organisée à Brives.

**1997**            **Conférence** *Sports nautiques et voies d'eau intérieures* pour le Recteur de l'Académie de Reims.

**1994**            **Emission de France Culture** « La descente de l'Oise en canoë par Robert-Louis Stevenson » dans *Le Pays d'ici* des 10, 11 et 12 août.

**1994**            **Emission de France Culture** « Enghien et La Jolie plaisance » dans *Les Iles-de-France* du 11 juillet.

### Expositions et autres travaux

**2005**            **Conseils et commentaires historiques** pour le « défilé des embarcations du patrimoine de l'aviron » lors des Régates internationales de Versailles organisées par la FFSA.

**2004**            **Interviewes** « L'Histoire de l'aviron en France » et « Les Femmes et l'aviron » dans *1989-2004, 15 ans d'histoire d'aviron. Témoignages sur le développement de l'aviron en France*, DVD réalisé pour la FFSA par Serge GUEMARD de l'INSEP.

**2004**            **Conseils historiques pour l'exposition**, *Canoës et Kayaks la découverte d'un nouveau monde*, du musée national de la Marine à Paris, 16 juin-31 octobre 2004.

**2000**            **Conseils historiques pour la conception** de la salle « Aviron » du Musée des Ursulines à Mâcon. **Rédaction du panneau d'exposition** « Le *Skiff 810*, bateau du patrimoine de l'aviron (1964) ».

Dès le XIX<sup>e</sup> siècle, l'essentiel des efforts des sociétés d'aviron consistait à se procurer des embarcations de course – d'autant plus onéreuses qu'elles étaient légères – pour leurs équipes. Les clubs ne possédaient pas de skiff, l'embarcation du rameur en solitaire. Jusque dans les années 1960, c'était une affaire de propriétaire : on ramait en skiff parce qu'on avait les moyens de s'en acheter un, de le garer et de le transporter. A la fin des années 1950, les éducateurs de l'Académie d'aviron de Ratzeburg en Allemagne s'aperçurent que les jeunes débutants initiés en skiff progressaient plus rapidement que ceux qui suivaient la formation classique dans des yoles lourdes et stables. Sur une grande échelle, cette innovation pédagogique était difficile à réaliser du fait du prix et de la fragilité des skiffs en bois d'acajou. En 1964, la Fédération Française des Sociétés d'Aviron, obtint l'aide de l'Etat pour acheter des skiffs d'initiation à condition que ceux-ci coûtent cinq fois moins chers. Le colonel Crespin, responsable de la préparation olympique au Ministère, proposait d'en financer « 1000 » si la Fédération lui présentait un « skiff à 1000 francs ». C'est le prototype long de 8 mètres 10 de Michel Fruitet, dessinateur industriel et ancien rameur, qui fût retenu. Construit en polyester et résine synthétique dans un moule, ce bateau était économique et solide. Par cette technique, la construction des bateaux d'aviron entraînait dans un processus industriel de fabrication en série comme les voiliers ou les canoës-kayaks de la même époque. Le *skiff 810* a largement contribué à démocratiser la pratique du skiff. Ce bateau symbolise aussi toute une période : c'est pendant les années soixante que les investissements massifs de l'Etat et les efforts de la FFSA pour s'ouvrir au plus grand nombre permirent à toute une génération de découvrir et de pratiquer l'aviron. A ce titre, le skiff *Fruitet* appartient au patrimoine de l'aviron français.

**2000**            **Conseils historiques pour l'exposition** *L'Aventure des premiers loisirs* au Musée Fournaise de Chatou.

**1998**            **Président du jury et rédacteur du rapport du concours** de restauration des embarcations du patrimoine de la FFSA, le 3 octobre 1998, lors du « Grand national à 8 ».

**1998**            **Commissaire scientifique de l'exposition** *Les Trophées de l'aviron, patrimoine d'un sport nautique* organisée par le Musée de la batellerie et la FFSA de mai à août 1998.

Cette exposition, consacrée aux trophées de l'aviron et organisée par le Musée de la batellerie en collaboration avec la Fédération Française des Sociétés d'Aviron, le musée du Sport et de nombreux clubs d'aviron, avait pour objectifs de mettre en valeur le patrimoine de l'aviron, l'un des sports les plus anciens de France, non plus seulement à travers les garages à bateaux et les embarcations classés à l'inventaire des monuments historiques, mais à travers les récompenses des rameurs, médailles, coupes, régules, statues, trésor artistique des clubs hérité du XIX<sup>e</sup> siècle et du premier XX<sup>e</sup> siècle.

**1996**            **Membre du jury et rédacteur du rapport du concours** de restauration des embarcations du patrimoine de la Fédération Française des Sociétés d'Aviron présidé par Gérard d'ABOVILLE, le 6 octobre 1996, lors de la « Traversée de Paris à l'aviron ».

**1995**            **Auteur et commissaire scientifique de l'exposition** *Les Plaisirs de l'eau* organisée par le Musée de la batellerie et l'AAMB, Associations des Amis du Musée de la Batellerie.

Cette exposition à la fois scientifique et pédagogique, qui est devenue l'une des expositions itinérantes du musée de la Batellerie, présente des documents originaux extraits du fonds Carivenc (anciennes archives de l'Inspection de la navigation et des ports de la Préfecture de police de Paris conservées au musée) sur le « Bain », la « Natation », la « Pêche », le « Canotage », les « Sports nautiques » et les différentes formes de « Promenade sur l'eau ».

**1994**            **Rédaction de la notice historique du livret et conseils historiques** pour la réalisation du Cd audio : « Marins d'eau douce, les chansons du canotage, vol. 1 » du groupe *Guinguettes et canotiers*, produit par *La Jolie plaisance* et *Drôle d'Oiseaux*, DLO 001.

**1987**            **Conception historique et technique** du programme de la « fête nautique » reconstituée le 21 juin 1987 lors de la « Fête des Impressionnistes » par le Cercle des Rameurs de Randonnée de l'Île-de-France et l'Association des Amis de la Maison Fournaise pour la Ville de Chatou.

Par des promenades sur l'eau d'embarcations du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècles, des courses à virages en tenues d'époque, une fête vénitienne avec défilé de bateaux illuminés, feu d'artifice, orphéon et bal nocturne, cette reconstitution historique entendait restituer l'atmosphère du canotage lorsque la Maison Fournaise était un célèbre établissement des bords de Seine.