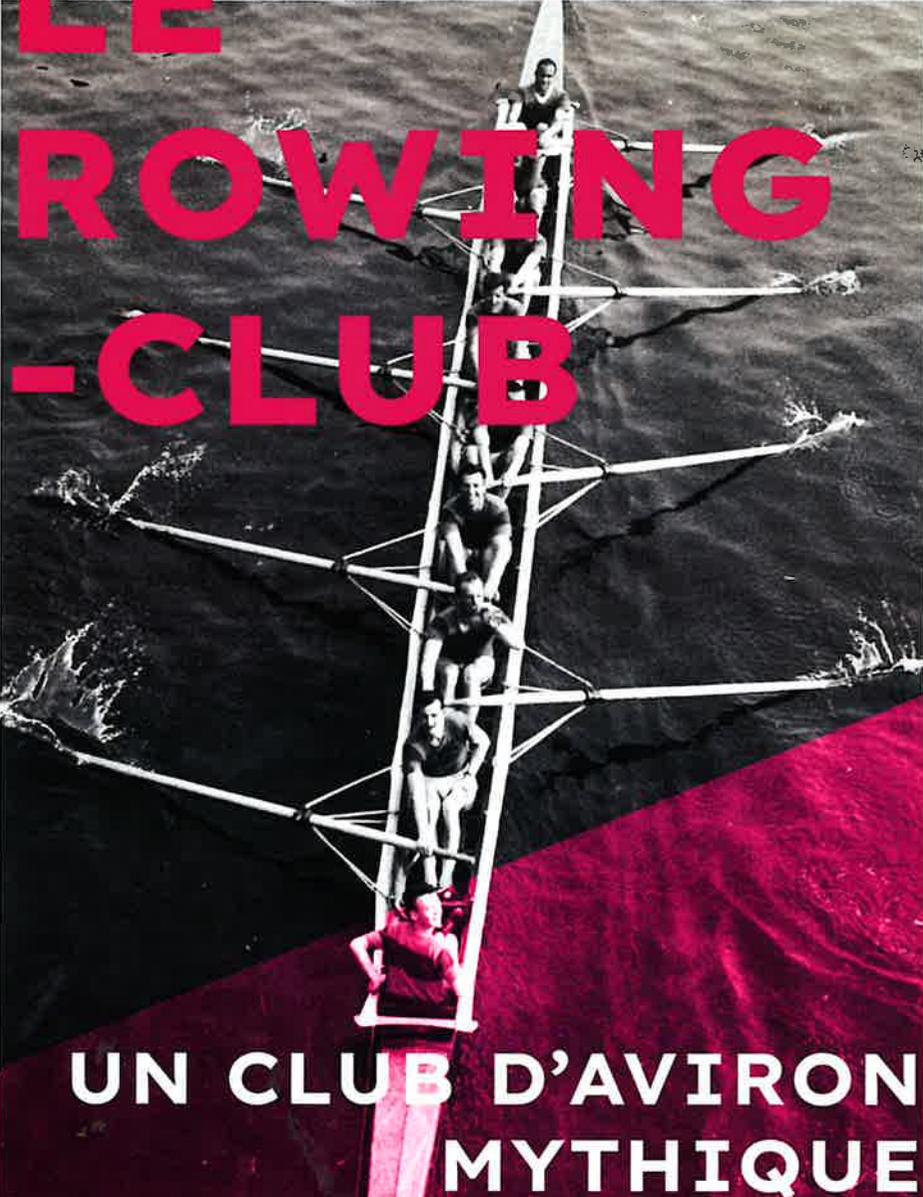


seine saint-denis
LE DÉPARTEMENT

LE ROWING -CLUB



UN CLUB D'AVIRON
MYTHIQUE

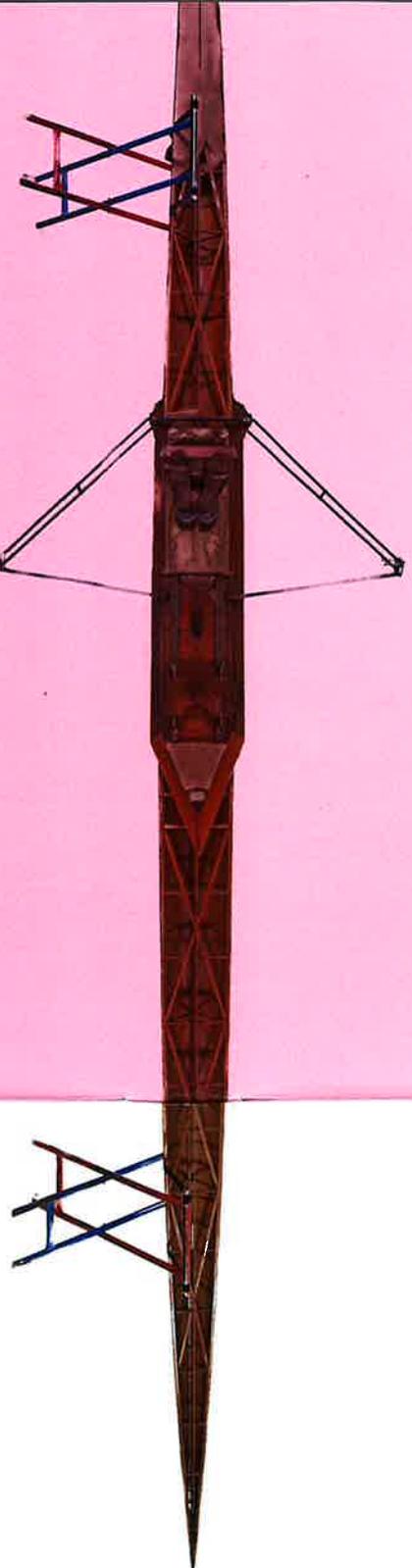
À L'ÎLE-SAINT-DENIS



ÉDITO

Depuis plus de vingt ans, le Département de la Seine-Saint-Denis mène une politique d'études, de conservation et de valorisation des patrimoines du territoire. Ainsi, cette publication met en lumière un patrimoine plutôt inattendu pour la Seine-Saint-Denis : celui de l'aviron. En effet, l'omniprésence de l'eau sur notre territoire, avec les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, mais surtout avec la Seine et la Marne, en fait un espace privilégié pour la pratique du nautisme. C'est pourquoi, en 1970, un club emblématique, le Rowing-Club, s'installe à l'Île-Saint-Denis. Au fil de ces pages, découvrez l'histoire singulière de ce club, des débuts de l'aviron en Ile-de-France à la pérennisation de cette pratique sur notre territoire aujourd'hui. Avec Dominique Dellac, vice-présidente chargée du patrimoine culturel, de la mémoire, du tourisme et de l'éducation artistique et culturelle, je vous souhaite une belle découverte de cet ensemble patrimonial unique !

Stéphane Troussel
Président du Département
de la Seine-Saint-Denis



L'ACTION DU DÉPARTEMENT EN FAVEUR DU PATRIMOINE MOBILIER

En 2023, le Département de la Seine-Saint-Denis a initié la protection au titre des monuments historiques de quatre bateaux anciens que conserve le plus vieux club d'aviron installé sur le territoire : le Rowing-Club. L'inscription comme monument historique, attribuée par le Préfet de Région, est une reconnaissance de l'exceptionnalité de ce patrimoine sportif ancien. L'action du Département en faveur de cette protection s'inscrit dans ses missions de Conservation des Antiquités et Objets d'Art. Ces missions sont déléguées à la collectivité par le ministère de la Culture dans le but d'assurer la connaissance et la préservation du patrimoine mobilier de la Seine-Saint-Denis.

LES BATEAUX HISTORIQUES DU ROWING-CLUB

Au sein d'un ensemble patrimonial remarquable, le Rowing-Club conserve quatre embarcations d'aviron ayant plus d'une centaine d'années. La plus ancienne est l'œuvre d'un constructeur renommé du nom d'**Alexandre Lein**. La coque de ce bateau de course conçu pour un rameur (skiff) est en lames de bois d'acajou déroulées d'un seul tenant (figure 1). Ses portants métalliques supportant les rames ont été conservés, ainsi que le siège coulissant où s'asseyait le sportif et une partie du pontage en toile d'origine qui permettait à l'intérieur du bateau de rester au sec. Cet état complet tout à fait exceptionnel, sa datation - vraisemblablement de la fin du 19^e siècle - ainsi que sa qualité d'exécution lui ont même valu un vœu de classement au titre des monuments historiques. Deux autres skiffs ont été inscrits au titre des monuments historiques, dont celui fabriqué vers 1914 et attribué à **Emile Dossumet**, héritier d'une famille de constructeurs de bateaux (figure 11). S'ajoutent également un canoë français construit par le chantier de la **Veuve G. Seyler** entre 1908 et 1923 (figure 12) et enfin, deux paires d'aviron remontant elles aussi à la fin du 19^e siècle. Bien que ces bateaux ne naviguent plus, ils ont pourtant été conservés au fil du temps par le club comme des témoins de son histoire ancienne, qui se confond avec celle de la naissance de la pratique de l'aviron.

(1) Long de 7,68 mètres et profond de 14 centimètres ce skiff construit par Alexandre Lein à la fin du 19^e siècle est particulièrement exceptionnel. Il est inscrit au titre des monuments historiques depuis le 21 février 2024.

L'AVIRON : UN SPORT EN VOGUE À LA FIN DU 19^E SIÈCLE

Dans les années 1830, les Parisiens et Parisiennes prennent goût à la promenade en canots sur les bords de la Seine et de la Marne.

Portés par un imaginaire maritime puissant, fait de corsaires et de naufragés, ils quittent la ville et ses faubourgs industrialisés pour explorer le fleuve. La presse s'amuse de ces « marins d'eau douce » déguisés en pirates ou portant les vareuses des pêcheurs mais elle dénonce surtout les excès des canotiers du dimanche qui font la fête, dansent dans les guinguettes et alpaguent les bourgeois en promenade.



À côté de ces flâneurs, les canotiers « sérieux » rompent avec la culture parisienne du canotage en important le système sportif anglais : ils ne se nomment plus « rameurs » mais *rowingmen*, pratiquent le *rowing* (aviron) ou le *sailing* (voile), délaissent les habits de marins pour le vêtement blanc des *sportsmen* anglais. La création du Rowing-Club de Paris en 1853 par des aristocrates des deux rives de la Manche en est l'aboutissement.

(2) Les rameurs sportifs côtoient les canotiers en goguette sur la Marne dans cette estampe de Fortuné Méaulle datée de la fin du 19^e siècle.

La même année, le jeune équipage d'une embarcation nommée *Velléda* fonde la Société des Régates Parisiennes (S.R.P.). Pour « ennoblir » leur pratique, ces rameurs sportifs la codifient. Leur but est d'élaborer un règlement pour les régates, le premier « Code des courses ». Il sera adopté unanimement sur tout le territoire français, unifiant dès lors la pratique de l'aviron. Le Second Empire apportera la reconnaissance tant attendue, en confiant à la S.R.P. l'organisation de régates pour l'Exposition Universelle de 1867. À la fin du 19^e siècle, l'aviron a gagné ses lettres de noblesse : c'est un des premiers sports modernes.

Des clubs fleurissent partout en France et s'affrontent au cours de régates relayées par la presse.

Sous l'influence de la S.R.P., les courses se disputent désormais au corps à corps, les embarcations rivales navigant en même temps. Le public prend plaisir à suivre ce sport, véritable spectacle sur l'eau. L'année de sa fondation, la S.R.P. organise une nouvelle course : les Championnats de la Seine. Des sportifs s'affrontent en *skiffs*, bateaux légers venus d'Angleterre n'embarquant qu'un seul rameur. Course reine du bassin parisien, inspirée des *Wingfield Sculls* londoniennes, elle se poursuit encore aujourd'hui.

Le Rowing-Club de Paris, qui fusionne en 1865 avec la Société des Régates Parisiennes, s'inscrit régulièrement en haut du palmarès. Après les victoires d'équipes telles que la *Velléda*, l'*Evo* ou le *Duc de Framboisie* qui ont marqué les débuts de l'aviron, ce sont désormais les exploits des sportifs en individuel, les *skiffeurs*, qui fascinent. Dans les années 1870, Réginald Gesling se distingue en remportant les premiers prix en individuel. Un nouveau jeune champion prend la suite : **Émile Lepiron**. Il enchaîne les victoires aux Championnats de la Seine au cours de la décennie 1890 et hisse le club au sommet du classement en remportant le titre de Champion de France trois années d'affilée. Au début du nouveau siècle, d'autres figures s'affichent en tête des courses, dont **Octave Bouttemy**, qui prendra en charge le club au lendemain de la Seconde Guerre mondiale (figure 5).



(3) Le champion d'aviron du Rowing-Club, Émile Lepiron, en 1893.

LES BATEAUX DE COURSE AU TOURNANT DU 20^E SIÈCLE

La popularité de la pratique du canotage crée une émulation. La construction de bateaux se développe et de nombreux chantiers s'installent sur les bords de la Seine et de la Marne.

Les premières embarcations s'inspirent des bateaux de la côte à fonds plats et larges bords pensés pour affronter la houle. Stables et larges, elles répondent au désir de promenade qui pousse les Parisiens sur les rivières. Mais leur poids et leur gabarit ne leur permettent pas de prendre de la vitesse. Des bateaux plus allongés et moins profonds, les **yoies**, sont donc construits pour les courses. Des rameurs anglais viennent se mesurer à leurs homologues dans les régates françaises. Ils importent avec eux un type d'embarcation très perfectionné beaucoup plus rapide que les yoies françaises : **l'outrigger**. Réalisé en acier, c'est une prouesse de légèreté et de finesse, extrêmement long et très peu profond. La diminution de sa largeur est rendue possible par la mise en place de porte-rames extérieurs, les rames ne reposent plus sur les bords du bateau mais sur des portants métalliques vissés à la coque.



(4) Mise à l'eau d'une yoie à six rameurs par l'équipage de l'Éva. Estampe de 1855.

Si les premiers outriggers sont importés d'Angleterre ou des États-Unis, les constructeurs français sont progressivement autorisés à en construire eux-mêmes. Entre 1870 et 1911, le nombre de constructeurs passe de 10 à 75 dans le département de la Seine. Des chantiers répondent aux exigences des compétiteurs par des innovations techniques. Des noms émergent : Dossunet, Tellier, Lein, Seyler... Ces artisans bénéficient d'une reconnaissance nationale, voire européenne. Alexandre Lein a réalisé plusieurs bateaux pour les sportifs du Rowing-Club, et notamment des skiffs. Comme le dit Lein lui-même, le skiff est d'extrême maniabilité et il est souvent construit sur mesure pour un rameur. Alexandre Lein, grand champion d'aviron dans les années 1880, s'installe comme constructeur de bateaux sur les bords de Marne autour de 1890. Il est reconnu nationalement pour ses performances sportives autant que pour l'excellence de son chantier.



(5) Robert d'Heilly et Octave Bourtemy du Rowing-Club sur un *outrigger* à deux rameurs en 1901.



(6) Détail du skiff construit par Alexandre Lein. La barre où reposent les pieds n'est pas amovible, ce qui indique que le bateau a été fabriqué sur mesure pour son propriétaire. La foile fine au fond est une configuration unique. Elle permet de limiter l'entrée de l'eau dans le bateau.

UN CLUB HISTORIQUE S'INSTALLE À L'ÎLE-SAINT-DENIS

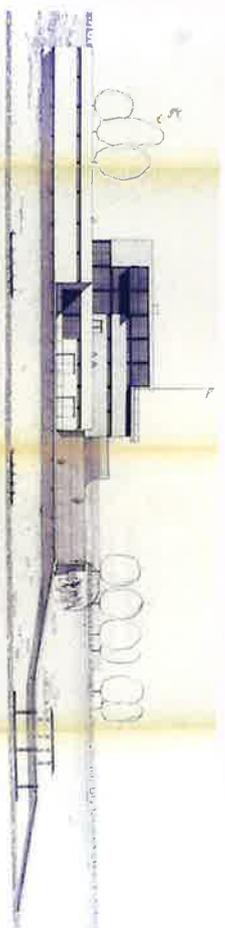
Hébergé jusqu'en 1965 à Courbevoie, le Rowing-Club trouve refuge sur L'Île-Saint-Denis au sein d'un nouvel ensemble sportif comprenant un stade de plein air, un gymnase couvert et une base d'aviron en cours de diaménagement par la Ville de Saint-Ouen.

Cette dernière a acquis dans les années 1950 une très vaste parcelle sur la pointe de L'Île-Saint-Denis, appelée Île des Vannes, pour y aménager un stade de plein air. Dès cette époque, la volonté de la municipalité communiste, dirigée par son maire Fernand Lefort, est d'offrir un large choix de pratiques sportives à la population. Le territoire audonien manque de place, mais non cette île entourée par les deux bras de la Seine. La ville confie aux architectes André Rodier et Fernand Dumarcher la réalisation d'un premier ensemble sportif composé de terrains de football et de rugby, d'une piste d'athlétisme, d'une tribune couverte et d'une base d'aviron.

Parallèlement, elle charge les architectes Anatole Kopp, Lucien Métrich et Pierre Charzanoff, associés à l'ingénieur René Sarger, de la construction d'un vaste gymnase. Celui-ci prend la forme d'un espace couvert surmonté d'une toiture parabolicoïde hyperbolique (en forme de selle de cheval) constituée d'un maillage de câbles pré-tendus entre deux arcs en béton armé. Cette technique nouvelle et audacieuse permet de diminuer de près de moitié le poids des matériaux de structure et d'offrir un espace entièrement libre (c'est-à-dire sans point d'appui) d'environ 50 x 100 mètres. Cet édifice spectaculaire est complété par un premier bâtiment accolé abritant les vestiaires (A) et par un second, en revanche détaché (B), qui regroupe sur quatre niveaux, salles de sports, bassin de natation et hébergements.

Un an avant l'inauguration de cette grande nef, pièce maîtresse du site, le Rowing-Club ouvre lui aussi ses portes après 107 années passées à Courbevoie. Installé au sein de cette ville tout d'abord dans un garage à bateaux, avant d'y faire édifier un magnifique club-house (1891) reconstruit en 1935 suite à son incendie, ce club s'en voit exproprié pour laisser la place à un nouvel aménagement des voies sur berges. Il prend alors attache auprès de la municipalité de Saint-Ouen, qui accepte de l'accueillir au sein du centre sportif. Un bail emphytéotique de 99 ans est signé entre la Ville de Saint-Ouen et la Société des Régates Parisiennes-Rowing-Club. Moyennant un loyer annuel de 1 franc, cette dernière contribue aux frais de construction du nouveau bâtiment. Celui-ci est confié aux mêmes architectes que le stade en plein air et implanté du côté du petit bras de la Seine, le long de la voie.

De forme rectangulaire, ce club-house est composé de trois niveaux édifiés au-dessus d'un vaste sous-sol (figure 7). Le rez-de-chaussée, occupé par le hall public sur lequel s'ouvre un accueil, donne accès aux étages supérieurs, qui comprennent des salles de réunion, des vestiaires, deux appartements et un bar. Un second escalier descend vers le sous-sol qui abrite un garage à bateaux de 1200 m², une salle de gymnastique et un tank à rammer pour 8 places tout à fait exceptionnel, le premier de ce genre construit à l'intérieur d'un bâtiment (figure 10). Ce niveau s'ouvre à flanc de berge afin de permettre la mise à l'eau directe des bateaux. L'ensemble est construit en béton armé revêtu de carreaux de céramique. Si le gris domine, un bandeau formé par la juxtaposition de carreaux bleu et rouge aux couleurs du Rowing-Club souligne la façade principale, complété par un imposant écusson aux insignes du club.



(7) Avant-projet, juin 1966, Rodier, Dumarcher architectes. Façade.



(8) Le complexe de l'Île des Vannes. La grande nef (en bleu), le Rowing-Club et son ponton, à gauche de l'image

UNE RECONNAISSANCE PATRIMONIALE

Salué par la critique et reconnu dès sa construction comme un ensemble exceptionnel, le complexe sportif de l'île des Vannes fait l'objet depuis une quinzaine d'années d'une véritable reconnaissance patrimoniale.

Dès 2007, la grande nef ainsi que les bâtiments dits A et B qui lui sont adjacents sont protégés au titre des monuments historiques. Cette inscription se justifiait notamment par les grandes

qualités technique et esthétique, mais également dans un souci de préservation de l'édifice. Ce fut chose faite, à la faveur des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, à l'occasion desquels ce lieu, choisi comme site d'entraînement, a bénéficié d'une réhabilitation et d'une restauration d'ampleur (2020-2023) (figure 9).

Alors que le chantier de la grande nef prend fin, c'est au tour du Rowing-Club de se voir attribuer le label *Patrimoine d'Intérêt régional*. Ce club historique, qui a fêté ses 170 ans en 2023, est un témoin essentiel de la volonté politique de la municipalité communiste de l'époque d'offrir à une population jeune et nombreuse la possibilité de pratiquer des sports variés, dont l'aviron. L'organisation tripartite du club-house, respectueuse de la topographie de l'île et la présence d'un tank à ramer construit à même le bâtiment constituent de plus une véritable singularité.

Enfin, la conservation par le club d'un patrimoine mobilier ancien en lien avec ses pratiques et son histoire a permis de distinguer trois skiffs, un canoë français et deux paires d'avirons en les protégeant également au titre des monuments historiques (arrêté du 21 février 2024). Le travail engagé par l'association, avec le Département de la Seine-Saint-Denis pourait, à l'avenir, révéler d'autres richesses insoupçonnées.



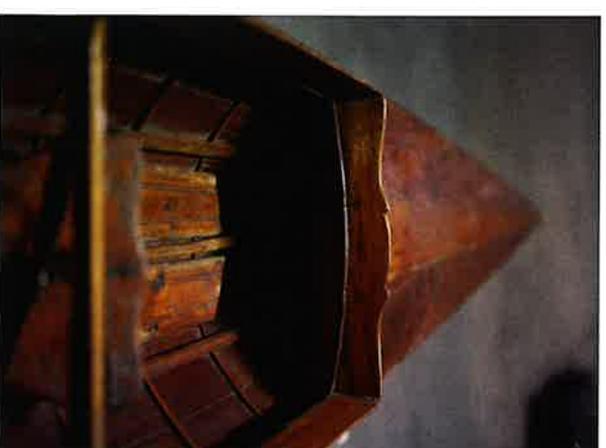
(9) La grande nef en cours de restauration en 2023 (SOLIDEO et agence Charillon architectes).



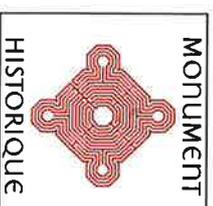
(10) Le tank à ramer pour huit rameurs du Rowing-Club



(11) Le skiff construit par les chantiers Dossunet vers 1914, photographie dans le garage à bateaux du Rowing-Club. La peinture verte à l'intérieur de la coque est caractéristique du chantier Dossunet. Ce bateau et le canoë sont inscrits au titre des monuments historiques depuis le 21 février 2024.



(12) Détail de Philoire et du pontage en bois du canoë français. La barre de pieds, visible au premier plan, est amovible pour s'adapter à la taille de chaque rameur.



Monument Historique : La protection au titre des monuments historiques est une servitude d'utilité publique attribuée par l'État à des éléments patrimoniaux sur des critères de rareté, d'exemplarité, d'authenticité et d'intégrité. Il existe deux niveaux de protection : l'inscription et le classement, ce dernier étant le plus élevé correspondant à un intérêt national. La Seine-Saint-Denis compte 78 édifices et 765 objets protégés en 2023.

Patrimoine d'Intérêt Régional : À travers ce label, la Région Île-de-France apporte son soutien à des sites représentatifs de la diversité du patrimoine bâti francilien qui ne sont pas protégés au titre des monuments historiques. Ils sont distingués notamment pour la cohérence avec leur environnement ou comme valeur de témoignage et plus d'une quarantaine d'édifices sont labellisés en Seine-Saint-Denis.



CRÉDITS

EN COUVERTURE

Équipe de huit rameurs du Rowing-Club (col. Rowing-Club)

PHOTOGRAPHIES

- © Manolo Mylonas, Département de la Seine-Saint-Denis : 1, 6, 11, 12 ; Rowing-Club : 3, 5
© SOLIDEO, Sennse : 8
© SOLIDEO, Sennse et C. Badet : 9
© Hélène Caroux, Département de la Seine-Saint-Denis : 10

DESSINS ET PLANS

AM Saint-Ouen : 7 ; Bibliothèque nationale de France, Estampes et photographies VA-94(7)-FOL et SNR-3 (Dufourmatelle, Felix) : 2, 4.

TEXTES ET RECHERCHES ICONOGRAPHIQUES

Jasmine Morice et Hélène Caroux, chargées d'inventaire du patrimoine culturel
Service du patrimoine culturel
Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis

BIBLIOGRAPHIE

- ARQUEY Stéphanie, « L'innovation technologique et l'optimisation de l'entraînement dans le sport de l'aviron (1830-1914) : Deux aspects organisationnels », in J-P Callède et A. Menaut (dir.), *Les logiques spatiales de l'innovation*, Pessac, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2019, p. 201 - 230
- BEAUDOUIN Sandie, « Les constructeurs de bateaux de l'est parisien : une activité artisanale et commerciale à vocation sportive et de loisir (1870-1914) », *Nature et Récréation*, n° 13, 2022, p. 13 - 25
- CAROUX, Hélène, « Complexe sportif de l'Île des Vannes, à L'Île-Saint-Denis », *Architectures en Seine-Saint-Denis*, Société Française d'Archéologie, 2020, p. 311-323.
- DELAIVE Frédéric, « Les canotiers parisiens, du costume marin aux premières tenues de sport (1840-1860) », in J-P. Lethuillier (dir.), *Les costumes régionaux : Entre mémoire et histoire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2019, p. 425 - 436.
- KARR Alphonse, GATAYES Léon, *Le canotage en France*, Paris, Taride Libraire, 1858.
- LEIN Alexandre, LE ROY Georges, *Rowing-Natation*, Paris, P. Lafitte & Cie, 1912.

SOURCES

Archives municipales de Saint-Ouen, Archives du Rowing-Club,
Carré des Canotiers

REMERCIEMENTS

Maroussia Lefevre, Delphine Lefort, Christophe Couplan et Gérard Weinberg, du Rowing-Club de Paris - SRP ; Frédéric Delaive, président du Carré des Canotiers ; Paul Bonnel, expert fluvial ; Théo Barrière (SOLIDEO) ; Service de l'inventaire de la Région Île-de-France.

ISBN 979-10-95429-06-7

Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis
Direction de la Culture, du Patrimoine, du Sport et des Loisirs
Service du patrimoine culturel
93 006 Bobigny Cedex
Tél. : 01 43 93 82 61
patrimoineculturel@seinesaintdenis.fr
www.patrimoine.seinesaintdenis.fr

Rowing-Club SRP
centre sportif de l'Île-des-Vannes
15 boulevard Marcel Paul, 93450 L'Île-Saint-Denis



SUIVEZ-NOUS #SSD93
seinesaintdenis.fr