

Formation

INITIATEUR

fédéral d'aviron



L'histoire

Session 2007

Document formation K SCOTT

L'HITOIRE



PLAN :

1. Introduction

2. Les origines

3. Du canotage au rowing : 1830-1870

4. Une fédération de sociétés d'aviron : 1870-1960

5. Les temps modernes : 1960-2006



Introduction :

Définition de l'activité aviron : « *activité consistant à faire se déplacer sur l'eau un ensemble comprenant un bateau et un ou plusieurs rameurs (barreurs et passagers), en prenant appui sur l'eau au moyen d'un ou plusieurs avirons* ».

Les valeurs de l'aviron sont intimement liées à son histoire, qui pour un sport moderne est l'une des plus anciennes et des plus étoffées.

« La fréquentation du passé aide à dégager l'originalité du présent »

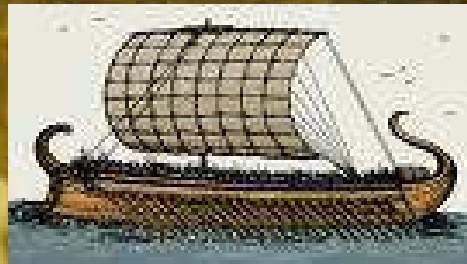
A.Prost

Il apparaît donc utile de se pencher sur l'histoire de ce sport afin de comprendre pourquoi et par quels moyens il est devenu ce qu'on connaît aujourd'hui.

Les origines

L'aviron est l'une des plus anciennes activités humaines si l'on considère que ce mode de déplacement était déjà utilisé par les civilisations antiques, à des fins commerciales ou militaires, par exemple les « Pentecontère » égyptiens (19^e s av JC) propulsés par 50 rameurs, ou encore les bateaux grecs ou Vikings (Drakkars et Trirèmes) à propulsion mixtes. Du temps de la Rome antique, on voit apparaître la première forme de pratique « ludique » à rame ; avec les joutes auxquelles se livrent les galères dont le moteur sont des rameurs.

Suite au développement des techniques de navigation à la voile, la propulsion à rame équipe les navires de guerres à propulsion mixte, et les barques de pêcheurs essentiellement. Cependant ce type d'embarcation reste le seul recours en cas de mauvais temps et est très largement utilisé pour le sauvetage. On l'observe aussi majoritairement chez les passeurs.



Plus proche de l'aviron moderne on trouve la pratique de préparation des officiers de la Navy, au collège britannique d'Eton dès 1810.

Du canotage au rowing : 1830-1870

A propos du sport « *Ensemble d'amusements, d'exercices et de simples plaisirs qui absorbent une portion assez notable du temps des hommes riches et oisifs... Tous ces amusements ou exercices doivent leur attrait principal aux nombreux paris qu'ils font engager ; la fureur des paris sur tout et à propos de tout forme un des traits saillants du caractère anglais ; cette folie se répand chaque jour davantage en France* »

(P.Larousse, grand dictionnaire universel du 19ème siècle)

Les années 1830 sont identifiées comme date de naissance des sports modernes. Dans ce contexte, la classe dominante, la bourgeoisie recherche des moyens de s'émanciper en se distinguant des classes populaires par le biais de pratiques pouvant leur procurer du plaisir.

Les premiers canots apparaissent sur la seine vers 1823, ils viennent de Rouen et du Havre et sont construits par des charpentiers de la marine marchande.

Le canotage est alors rapidement adopté ; à ses tout débuts il s'agit de pouvoir promener les dames en bateau (une partie de campagne, nouvelle de Guy de Maupassant, mise sur grand écran par RENOIR) .

On parle du canotage de « balade », mais rapidement on voit apparaître des défis qui donnent lieu aux premières courses nautiques en canots à rame, à Paris en 1834, il s'agit du canotage « sérieux », cette forme de pratique donnera naissance au mouvement sportif de l'aviron d'aujourd'hui et sera à l'origine des premières sociétés d'aviron. Il existe aussi le canotage du « chicard et du flambeur », moins discret prétexte à faire la fête et à se faire voir.

Des innovations techniques rendent alors les embarcations de plus en plus performantes et divers constructeurs s'établissent dans la région parisienne.

(La principale étant l'invention du siège à coulisse fin 19^e qui permet d'ajouter l'action des membres inférieurs à la propulsion Mais celle-ci n'est qu'une adaptation technologique de la pratique plus ancienne qui consistait à faire glisser les fesses sur une planche graissée (encore aujourd'hui en barque traditionnelle))

Le canotage passionne rapidement toutes les classes sociales.



Le canotage gagne rapidement en influence, il est source d'inspiration pour de nombreux artistes, qui sont des passionnés et qui font beaucoup pour sa renommée. En quelques années on dénombre 2000 canots, 10000 baladeurs et 30 chantiers de construction rien qu'en région Parisienne. Ce phénomène se propage et gagne les autres grandes villes : Bordeaux, Reims et surtout Lyon.

Le canotage a une telle portée qu'on parle de fait de société.



Cependant les canotiers « sérieux » considèrent que la liberté de comportement des « canotiers à canotières et des flambeurs » nuit à leur réputation. Ces compétiteurs, aristocrates et issus de la haute société ont besoin d'appuis pour obtenir des subventions afin de pouvoir financer des embarcations toujours plus onéreuses.

Ces canotiers s'inspirent donc du rowing anglais et peu à peu organisent une pratique qui se détache, s'identifie comme sportive petit à petit les « rowingmen » firent oublier les autres canotiers.

Le premier match Oxford-Cambrige, en 1829 est alors illustrateur de l'esprit des « rowingmen »



F. GUELDRY « le virage à la bouée » 1890

La pratique s'organise...

En 1838, un groupe d'amateurs passionnés crée la société des Régates du Havre : elle est la doyenne des sociétés française de sport nautique. On en voit apparaître à Rouen en 1847, Lyon en 1855, Bergerac en 1860 Boulogne sur mer en 1861. Ces sociétés ont pour objet l'organisation des régates et des fêtes nautiques ainsi que l'établissement des règlements nécessaires pour assurer la régularité des épreuves.

Les courses à virages, pratiquées en mer et rivière sont de véritables spectacles populaires, sources de paris et très rémunératrices pour les concurrents victorieux. On dit alors des rameurs qu'ils sont des « jockeys d'eau ». Nombre de riches bourgeois ont leur propres équipes et la pratique de l'aviron est semblable à celle qu'on connaît des sports en général en Angleterre au 19^e s.

Petit à petit et face à certains excès on voit apparaître une volonté de donner une direction unique au canotage et de le discipliner, ce mouvement a été initié par la Société des Régates Parisiennes, fondée en 1853.

Suite à une grande réforme la construction d'embarcations est rendue plus libre. On voit rapidement apparaître deux types d'embarcations :

-Les embarcations sans portants : yoles franches



-Les embarcations avec portants : les outriggers



On voit désormais des courses à un , deux, quatre, six ou huit Rameurs. On érige le principe des courses en bord à bord, et on voit apparaître le programme indiquant après tirage au sort l'ordre des départs et les numéros de ligne. Le Rowing Club de Paris crée le championnat de la Seine en skiff et devient ainsi l'agent de cette nouvelle orientation sportive. La première édition est remportée par Frédéric LOWE en 1853.

En 1867 les pouvoirs publics confient à la SRP et au Rowing club de Paris l'organisation des régates de l'exposition universelle de Paris. Leur succès fait de Paris la capitale de l'aviron.

Le second empire (1852-1870) correspond au paroxysme de l'aviron spectacle, hormis les courses hippiques il n'y a pas d'autre concurrent on crée alors en 1871 les premiers championnats de la Seine. Mais dès 1860 l'émergence du mouvement en faveur de l'amateurisme prend peu à peu l'ascendant sur les professionnels et gomme progressivement les dérives et tricheries liées à l'obtention des prix en espèces. La FFSA compte en 1898 25000 adhérents à 71 sociétés.

Une fédération de sociétés d'aviron : 1870-1960

Après la défaite guerrière face aux allemands en 1870, un esprit revanchard habite les français. On peut lire dans les statuts de L'USGF « *l'Union a pour but d'accroître les forces défensives du pays en favorisant le développement des forces physiques et morales* », 1873.

Il règne un état d'esprit favorable au développement du sport, et l'aviron en profite : 50 sociétés fondées entre 1872 et 1882. Elles sont alors pour la plupart omnisport et couplées à des associations de gymnastiques, tir, escrime mais aussi à de nouvelles disciplines athlétiques comme le rugby, le football, le tennis... (cf club de rugby l'aviron Bayonnais).

On voit apparaître plusieurs fédérations régionales qui ne parviennent pas à trouver d'accords quant à l'établissement d'un règlement commun, le principal sujet de discorde porte sur la question des prix en espèces, certains y voient un salaire déguisé, d'autres un moyen de financer les embarcations de compétition.



Cette situation amène les dirigeants des fédérations du sud-ouest, du Nord et la fédération parisienne à signer une trêve diplomatique et à former ainsi la future Fédération Française des Sociétés d'Aviron en 1890, celle-ci se positionne sur le versant de l'amateurisme et abandonne les prix en espèce en 1899.

Certains groupements régionaux n'ont pas encore rejoint la FFSA qu'une fédération internationale est créée : la Belgique, l'Italie, la Suisse, l'Adriatique et la France fondent la fédération Internationale des Sociétés d'Aviron en 1892.

Les régates royales d'Henley, considérées comme l'un des Temples de l'aviron sont quasiment interdites aux rameurs amateurs du continent. La définition Anglaise des « amateurs » exclut ouvriers et travailleurs manuels (c'est ce qui aura conduit à la scission des deux rugby : à 13 et à 15), la FISA crée alors les championnats d'Europe ouverts aux nations.

L'année 1879 voit la naissance du match Rowing-Marne, une course duelle en huit qui se déroule encore aujourd'hui. Dès 1849 est organisé à Mâcon un véritable championnat de France en ligne sur 2000m. Il faudra attendre 1901 pour voir des championnats de France à la mer, courus en Yole.

La fin du 19^e siècle connaît la rénovation des jeux Olympiques par P de Coubertin ; selon lui, ils devront être :

« La fête universelle du printemps humain, qui constituera une école de noblesse et de pureté morale autant que d'endurance et l'énergie physique, à condition que la conception de l'honneur et du désintéressement sportifs soient élevés à la hauteur de l'élan musculaire » (P. de Coubertin, discours pour la rénovation des JO, Paris, Sorbonne, 1896)

Il écrit à propos de l'aviron : *« qualités supérieures au double point de vu mécanique et hygiénique... Le rameur... pratique la gymnastique la plus complète qui se puisse imaginer »*

Ainsi, l'Aviron est d'emblée désigné comme discipline Olympique, dès les premiers jeux modernes en 1896 à Athènes. Les premières épreuves auraient du avoir lieu dans la rade du Pirée, mais annulées à cause du mauvais temps.

Hermann BARRELET , de la SN Enghien est médaillé d'or aux Jo de Paris en 1900.
1912 : La première société d'aviron féminin est créée : Fémina Sport. C'est sous les couleurs de ce club qu'Alice MILLIAT pionnière du sport féminin mondial a pratiqué l'aviron

La guerre de 1914-1918 bouleverse la vie du pays et notamment la pratique sportive . Néanmoins en 1919 est posé le principe de la licence et les années suivantes voient l'élaboration définitive des statuts fédéraux.

La FFSA, sous la présidence d'Albert GLANDAZ regroupe 116 sociétés et reçoit en 1922 la « reconnaissance d'utilité publique ».

On voit apparaître la tête de rivière, utilisée alors par les méthodes d'entraînement hivernales de Steve FAIRBRAIN, en 1929

Alors que le rowing britannique puise ses champions dans le vivier des écoles et universités, la France connaît des succès internationaux qui reposent sur des individualités (Skif et double), comme Hermann BARRELET (champion olympique en 1900) ou encore POIX et MONNEY-BOUTON (champions du monde en deux barré en 1913 et en 1920). Il faut noter qu'à l'époque seul un bateau ayant obtenu le titre en France peut représenter la FFSA aux championnats d'Europe.

Les rares équipages mixtes remportent de belles victoires, à l'image du huit, qui finit champion d'Europe en 1931.

C'est pendant la seconde guerre mondiale qu'est mis en place le système de classement par catégories d'âge : cadet, junior, senior. La charte des sports est éditée sous le gouvernement de Vichy, elle constitue le premier texte relatif à l'organisation du sport en France: on crée l'ancêtre des CREPS.

La vie sportive repart de plus belle suite à la guerre et Jean SEPHERIADES remporte les Diamonds Sculls aux Régates Royales d'Henley en 1946 et le titre européen l'année suivante.

Cette année là verra la création du premier tank à ramer, construit au CA Marseille.



En 1949, à l'initiative de l'Italie, se dispute à Milan le premier match des nations fondatrices de la FISA (Belgique, Italie, Suisse et France). Notre pays, soucieux de se donner les moyens de bien figurer au plan international se dote du premier Centre nautique national à Mâcon et le nomme « Jean COTTEZ », en honneur au premier moniteur national, équivalent du directeur des équipes de France (aujourd'hui Jean Raymond PELTIER en couple et Jacques TABORSKI en pointe).

Une nouvelle forme de palettes apparaissent à cette époque et sont vues aux championnats d'Europe à Mâcon.... D'ou leur nom !



1954 : premiers championnats d'Europe féminins

Les temps modernes : 1960-2006

Les années soixante, avec la proclamation de la 5^e République et l'arrivée du Général De Gaulle au pouvoir. On entre alors dans une nouvelle dynamique sportive :

« Si la France doit briller à l'étranger par ses penseurs, ses savants, ses artistes, elle doit aussi rayonner grâce à ses sportifs » (M.Herzog, déclaration au Haut commissariat, décembre 1959)

Le peuple français suit l'élan Gaullien en réaction à la débâcle connue aux JO de Rome de 1960 (pour l'anecdote, apparition du balisage en aviron sur le lac Albano, il lui donnera son nom), des investissements massifs sont faits dans le sport. En plus de constructions massives d'installations sportives, on voit apparaître nombre d'innovations qui conduiront au système sportif que l'on connaît aujourd'hui :

-1958 : Création des CTN, puis CTR

-1960 : Création du centre d'entraînement d'altitude de Font Romeu

-1960 : Création de bourses pour les sportifs de haut niveau

-1961 : Création d'un service de la préparation olympique (dir. M.Crespin)

-1962 : Création des DTN

-1963 : première loi sur les Brevets d'Etat.

L'aviron bénéficie alors de toutes ses innovations pour mettre en place une politique de développement à long terme, on nomme alors des conseillers techniques nationaux, régionaux et départementaux.

On voit aussi à cette période des innovations en matière de préparation sportive : Pierre SAUVESTRE, alors directeur des équipes de France met en place une idée révolutionnaire pour l'époque : regrouper en stage les meilleurs rameurs nationaux pour former les équipages qui représenteront la FFSA.

L'aviron Français connaît alors une période de gloire, les rameurs ramènent des premiers championnats du monde de Lucerne en 1962 une médaille d'or, deux d'argent et une de bronze. Les équipes de France junior remportent « les cinq nations » en 1965. Néanmoins 1966 voit se courir les derniers championnats de France à la mer.

Les réformes du gouvernement Gaullien qui conduisent en 1963 au Secrétariat d'État à la jeunesse et aux sports dirigé par M.Herzog conduisent à la première élection du président fédéral par l'assemblée générale la même année.

L'entraînement devient méthodique, scientifique et voit le nombre de séances augmenter ! Les stages se généralisent afin d'uniformiser le coup d'aviron. Les sélections se font en bateaux courts, et deux structures accueillent les rameurs de haut niveau : le bataillon de Joinville et l'INS.

On crée les championnats cadets en scolaires, favorise les actions d'initiation et subventionnant les yolettes et la diffusion massive de skiffs en plastiques : les skiffs Fruitet

On voit apparaître en 1966 le Ministère de la jeunesse et des sports, avec à sa tête F. MISSOFFE.

En raison de la préparation Olympique, on nomme le premier Directeur Technique National : Bernard BOURANDY, mais aucun bateau français n'est finaliste en 1968 à Mexico.

On construit en 1970 à Bellecin un site d'entraînement national, toujours utilisé actuellement. On court la première Coupe de France des ligues.

Charles IMBERT remporte en skiff les premiers mondiaux juniors et ainsi rapporte la première médaille dans cette embarcation depuis 24 ans.

Le Rowing Club organise le centième championnat de la Seine en 1971.

La FFSA regroupe en 1973 10 000 licenciés, répartis dans 172 clubs.

André et Michel PICARD, André COUPAT et Francis PELLEGRINI sont champions du monde en quatre sans poids léger en 1975.

On crée un fond d'aide aux sportifs de haut niveau qui deviendra en 1979 le FNDS.

Les années 1960 et 1970 marquent la domination historique des rameurs de RDA sur les compétitions internationales d'aviron : de 1970 à 1980 seulement 33 titres sur 81 leur échappent.

On admet les rameuses aux JO de Montréal en 1976.

Il faudra attendre les deux victoires mondiales du 4- HPL consécutives en 1976 et 1977 pour réentendre parler de l'aviron Français.

Les années suivantes sont un peu plus ternes, malgré l'augmentation du nombre de licenciés qui passe les 15 000.

En 1980, Gérard D'ABOVILLE est le premier rameur français à traverser l'Atlantique d'ouest en est en solitaire et en 72 jours. Cet exploit relance l'aviron de mer.

En 1984 les juniors sont champions du monde en 8+.

Et en 1989 les deux huit juniors sont argentés au mondial.

La FFSA regroupe désormais 33 000 Licenciés pour 275 clubs.

Un nouvel élan est donné à l'aviron élite en France avec la nomination d'un nouveau DTN et d'un nouveau directeur des équipes de France. La nouvelle politique fédérale envisage dès 1992:

- D'élargir la pratique de l'aviron en la diversifiant au maximum
- D'organiser la pratique sportive au sein des clubs affiliés
- D'adopter une pédagogie unique et homogène

On conçoit et diffuse alors le « bateau découverte », met en place les brevets de rameurs, la professionnalisation des entraîneurs de clubs, la mise en place d'une formation fédérale à 3 niveaux (moniteur, éducateur, entraîneur) et l'utilisation de programmes sportifs identiques pour tous les rameurs de compétition. Une relation partenariale est alors signée entre la FFSA, EDF et MAIF.

L'aviron prend alors un nouveau souffle et se développe de façon remarquable. Les résultats ne se font pas attendre puisque dès 1993 la France obtient 3 médailles d'or aux championnats du monde senior, notamment en deux sans barreuse avec Christine GOSSE et Hélène CORTIN, elles doubleront leur titre l'année suivante .



On compte 5 pôles France d'aviron en 1995 (Paris, Toulouse, Nantes, Nancy et Lyon) Atlanta en 1996 marque le vrai retour de la France parmi l'élite mondiale avec 4 médailles. L'année suivante la Savoie organise les championnats du monde senior à Aiguebelette ; Michel ANDRIEUX et Jean-Christophe ROLLAND y sont sacrés.



La même année (1997) marque le retour des championnats de France d'aviron de mer : la course se déroule en triangle avec départ lancé.

À Sydney, avec ses deux médailles d'or (2- H, 4-HPL) et celle de bronze (2x HPL) l'aviron redevient l'une des disciplines phares de l'Olympisme français.

Depuis les titres et médailles s'enchaînent :

Le 8+ SHPL champion du monde en 2001

Victoire du 2XSH HARDY-VIEILLEDENT aux championnats du monde en 2003 et aux JO en 2004.

2005 :Cinq grandes nations de l'aviron se sont affrontées en quatre de couple et huit de pointe avec barreur sur les eaux du Grand canal de Château de Versailles à l'occasion d'une régates de prestige.

Un titre de champion du monde pour le 4+HS et deux médailles à Gifu.

Victoire de Sophie BALMARY aux Régates Royales d'Henley en 2006

Domination du même bateau à la coupe du monde et aux championnats du monde en 2006, cette fois-ce HARDY est associé à MACQUET.

Affaire à suivre à Pékin, Adrien HARDY pourrait devenir le premier rameur français à cumuler deux victoires aux jeux Olympiques...



LA FFSA aujourd'hui :

Elle regroupe actuellement 88 000 licenciés répartis en 384 clubs. Jean-Jacques Mulot, le président de la Fédération FFSA, s'est fixé pour objectif trois médailles aux jeux Olympiques à Pékin et 100.000 licenciés en 2008, à l'issue de l'assemblée générale de la FFSA, le 19/03/06

Ces dernières années la fédération Française des Sociétés d'Aviron encourage toutes les formes de pratique : aviron de mer, de loisir, en entreprise, handisport et se focalise aussi sur la conservation de son patrimoine. Une politique dynamique, dans un contexte d'esprit d'équipe et d'amateurisme expliquent sans aucun doute les résultats sportifs mais aussi l'évolution du nombre de licenciés.

