

LES CONSTRUCTEURS DE BATEAUX DE L'EST PARISIEN : UNE ACTIVITÉ ARTISANALE ET COMMERCIALE À VOCATION SPORTIVE ET DE LOISIR (1870- 1914)



Décembre 2022 - n°13

RÉSUMÉ : Dès la moitié du XIX^{ème} siècle, des constructeurs de bateaux installent leur chantier le long des rives de la Seine et de la Marne, à l'Est de Paris. Ils constituent une branche économique pérenne, propice à l'analyse des formes de productions et services. L'objectif de cet article est de montrer comment se structure et se développe cette activité marchande et artisanale sur un territoire particulièrement marqué par une culture du loisir et du sport. Le parcours des constructeurs de bateaux témoigne d'un savoir-faire acquis dans la sphère familiale et qui tend à se perpétuer. Leur ancrage dans le territoire se traduit notamment par les relations qu'ils tissent avec les acteurs locaux. La pérennité de ce secteur économique est assurée par les activités des constructeurs dans l'innovation technique des embarcations, la diversité des productions de bateaux (pour la course et le tourisme), et la mutualisation des services. De plus, la renommée de certains constructeurs est telle qu'ils ne répondent plus seulement à une demande locale. Ils exportent leur fabrication à l'échelle nationale et internationale. Les instances fédérales font appel à eux pour participer à la normalisation des embarcations de course.

MOTS CLÉS : AVIRON, CONSTRUCTEUR, TERRITOIRE, SPORT, LOISIR.

ABSTRACT : From the middle of the 19th century, boat builders set up their construction site on the banks of the Seine and the Marne, to the east of Paris. They constituted a perennial economic branch, propitious to the analysis of forms of production and services. The aim of this article is to show how this commercial and artisanal activity was structured and developed in a territory particularly marked by a culture of leisure and sport. The career of the boat builders bears witness to a know-how acquired in the family sphere and which tends to be perpetuated. Their anchorage in the territory is reflected in particular by the relations they maintain with local actors. The durability of this economic sector is ensured by the activities of the builders in the technical innovation of boats, the diversity of the production of boats (for competition and tourism), and the mutualisation of services. In addition, the reputation of some builders is such that they no longer only respond to local demand. They export their products nationally and internationally. The federal authorities ask them to participate in the standardisation of racing boats.

KEYWORDS : ROWING, BOAT BUILDER, TERRITORY, SPORT, LEISURE.

Sandie BEAUDOUIN,
Maitre de conférences, STAPS
Laboratoire ACP-GREHSS (EA 3350)
Université Gustave Eiffel, ACP,
5 bd Descartes,
77454 CHAMPS-SUR- MARNE
sandie.beaudouin@univ-eiffel.fr

Les constructeurs de bateaux font partie du paysage parisien dès le début du XIX^{ème} siècle (Delaive, 2003). Leurs activités se concentrent sur trois pôles : la production, la vente, et la location. Le développement de cette communauté d'artisans et de commerçants s'explique notamment par l'essor de la navigation sportive et de loisir (aviron, voile) sur tout le territoire français. Il fait naître chez les dirigeants de sociétés nautiques et chez les canotiers particuliers un besoin grandissant en matière d'embarcations. Cette demande représente une réelle opportunité pour de nombreux constructeurs de bateaux qui progressivement, installent leurs chantiers en bords de rivière ou de fleuve. Ils constituent, en ce sens, un marché économique pertinent à analyser. À ce titre, l'industrie des sports et du loisir devient un sujet dont se saisissent les historiens depuis quelques années, notamment dans le cas du ski et du cyclisme. Les approches sont multiples pour apporter un regard scientifique sur l'évolution de l'équipement, qu'il s'agisse du matériel, du vêtement (Jamain-Samson, Terret, 2009 ; Marchesini, Dietschy, 2022), ou de la production. Les monographies ont été privilégiées par plusieurs chercheurs pour analyser la croissance et le développement d'une entreprise en particulier (Boulat, 2012 ; Schut, 2012). Le territoire constitue quant à lui un terrain d'étude propice à l'analyse d'un marché local (Vant André, Dupuis Jacqueline, 1993). Si l'industrie du cycle et du ski a fait l'objet de plusieurs travaux, celui des sports nautiques reste encore peu étudié. Frédéric Delaive (2003) a démontré l'émergence des constructeurs de bateaux à Paris et à l'Ouest de la capitale durant la première moitié du XIX^{ème} siècle. Stéphanie Arquay (2007) révèle quant à elle le rôle des constructeurs de bateaux dans l'innovation des embarcations entre 1850 et 1914. Comparativement à Paris et l'Ouest de Paris (Delaive, 2003) où ce marché des constructeurs de bateaux est déjà implanté depuis la première moitié du XIX^{ème} siècle, son essor sur les bords de Marne se réalise davantage vers la fin du siècle. À travers cette étude, il s'agit de proposer une analyse historique d'un secteur économique, dont l'approche relève du territoire, du loisir et du sport, et sur une période spécifique. Le choix du territoire, l'Est du département de la Seine et de la temporalité présente un double intérêt. D'une part, les bords de Marne sont, durant la belle époque, un territoire particulièrement marqué par la culture du canotage (Riousset, 1984). D'autre part, cette

temporalité permet de mesurer et de caractériser le développement de ce marché économique.

L'objectif de cet article est de montrer comment le marché des constructeurs de bateaux des bords de Marne prospère non seulement grâce à sa structuration économique dans l'environnement local, mais également grâce à la notoriété acquise de certains d'entre eux dans l'expertise et l'innovation des embarcations de course à l'échelle nationale. Comment expliquer l'apparition de ce marché puis sa pérennité à l'Est de Paris ? Est-elle liée au seul succès de la navigation sportive et de plaisance ? Mettre en lumière l'activité des constructeurs de bateaux et le contexte dans lequel ils évoluent, d'un point de vue sportif et touristique, permet de mettre en évidence les principaux facteurs qui déterminent l'essor de ce marché sur les bords de Marne. Il conviendra également d'appréhender les caractéristiques sociales des constructeurs de bateaux afin de mieux étudier cette communauté. Nous montrerons que plusieurs formes de développement s'opèrent par le biais d'une spécialisation dans la production d'un type d'embarcation et dans la diversification des services. Certains constructeurs acquièrent une expertise et une renommée dans la construction des embarcations de course. Cette notoriété concourt à dynamiser l'économie locale, favorise l'exportation de leur production à l'échelle nationale et internationale, et incite les instances fédérales à les impliquer dans la normalisation des embarcations de course.

Pour répondre à cette problématique, nous analysons des données issues des annuaires du commerce, des journaux *Archives commerciales de la France*¹ ainsi que des recensements de population. Elles permettent de retracer l'essor et la structuration de ce marché à partir du nombre de constructeurs, leur localisation géographique, leurs caractéristiques socio-démographiques, ainsi que les achats et ventes de fonds de commerce. Les archives de sociétés nautiques et la presse sportive constituent quant à elles des sources denses pour comprendre les modalités de collaborations, de consommations et de productions entre les constructeurs de bateaux et les acteurs qui constituent son réseau (acteurs locaux, sociétés nautiques, institution fédérale).

¹ *Archives commerciales de la France*, Paris, 1874-1910.



1. L'émergence et le développement d'une activité artisanale et marchande sur les bords de Marne

1.1. La pérennité d'un secteur économique : héritage familial, extension, collaboration.

Les informations recueillies dans les annuaires-almanach du commerce ou Almanach permettent de mesurer l'essor de cette activité artisanale. Le nombre de constructeurs établis dans le département de la Seine augmente entre 1870 et 1911, en passant de 10 à 75. Bien que cette source ne puisse être gage d'exhaustivité², elle permet de distinguer trois pôles dans le département de la Seine (cf. Image 1) : un à l'Ouest avec l'installation de constructeurs entre Gennevilliers et Levallois, un à Paris, et enfin un à l'Est de Paris entre Le Perreux-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés. Plusieurs constructeurs (entre 5 et 10) sont installés dans les communes de Joinville-le-Pont et Le Perreux-sur-Marne et la plus grande concentration se localise à Saint-Maur-des-Fossés. Leur nombre fait de l'artisanat nautique une branche importante de l'économie de certaines communes. Si l'on s'en tient par exemple à l'annuaire des commerces, édité en 1884, elle représente un quart de l'activité économique, en nombre d'entreprises, des bords de Marne à Joinville-le-Pont³.

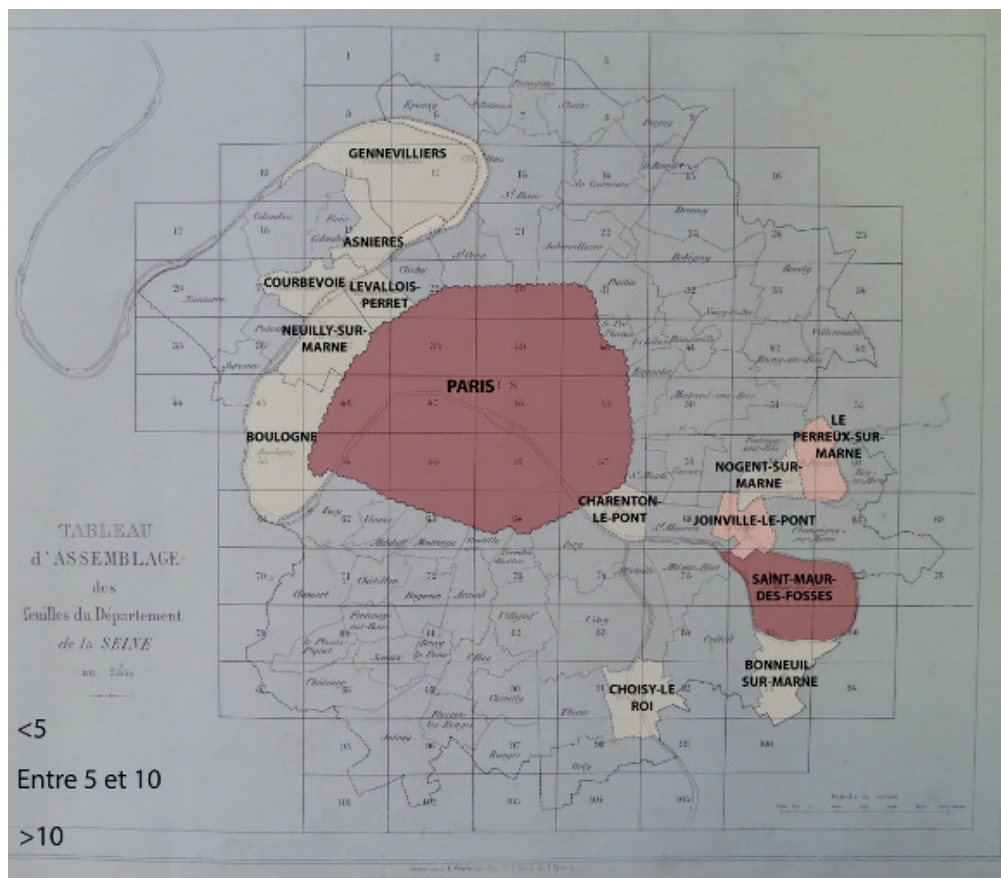


Image 1. Les constructeurs de bateaux dans le département de la Seine en 1911

² Il convient de rester prudent sur l'analyse des annuaires. D'une part, une souscription doit être versée pour apparaître dans cet annuaire. D'autre part, les auteurs précisent clairement en 1870 que seuls les « principaux négociants et les industries importantes » y figurent. Bien que les précisions apportées au fil des éditions témoignent d'un degré plus important d'exhaustivité, il est clair que les chiffres mentionnés sont approximatifs et ne révèlent pas la situation réelle à cette période.

³ *Annuaire des commerçants puis : et des entrepreneurs ou l'Indicateur des fabricants de Paris et du département de la Seine*, Paris, J. Méreau puis A.Lahure, 1884.

L'ascension de cette branche économique, localisée en bord de Marne entre Le Perreux-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés, est significative à partir des années 1870. Ce développement se réalise grâce à plusieurs facteurs qui concourent à l'attractivité de ce territoire durant ce même temps : l'accessibilité aux bords de Marne facilitée par le train, la réédification et modernisation des ponts juste après la guerre, la construction de résidence de villégiature le long des berges, l'installation de guinguette (Barbier, 1996), et la formation d'un foyer nautique entre Le Perreux-sur-Marne et Joinville-le-Pont (Beaudouin, 2018). Les bords de Marne deviennent prisés par les sociétés nautiques qui s'installent, et des parisiens en quête de loisir. Les constructeurs trouvent, dans les sociétés nautiques et parisiens bourgeois, des clients de taille dans la mesure où ils regroupent bon nombre de rameurs qui ne manquent pas de moyens financiers pour louer ou acheter une embarcation.

Communes	Catégories de l'annuaire	Nom des constructeurs
Bonneuil-sur-Marne	Constructeur de bateaux	Galerme G.
Charenton-le-Pont	Constructeurs de bateaux	Lacrique Alfred
Choisy-le-Roi	Constructeurs de bateaux	Ranceland et Ollivaud, ingénieurs constructeurs, constructions navales ; Marguerite
Joinville-le-Pont	Construction et location de bateaux	Bony et Martin ; Degroote ; Dossunet Louis ; Kauff (J.B) ; Linard ; Michel ; Pelissier ;
		Seyler et Elie
Nogent-sur-Marne	Constructeur de canots	Seyler G., fils aîné
Le Perreux-sur-Marne	Construction et location de bateaux	Chevalier ; Delmez ; Despalin ; Jolin ; Seyler Ernest ; Seyler G., fils aîné
Saint-Maur-des-Fossés	Constructeurs, garage et location	Angenout ; Ansel ; Cavier ; Desmarests ; Dossunet ; Douillet ; Ferry ; Grandin ; Grolleron ; Lepine ; Martin ; Molard ; Moreau ; Olmens ; Mouret P ; Perreau ; Sadoux Ad. ; Sadoux Al. ; Willème

Tableau 1. Liste des constructeurs de l'Est du département de la Seine (annuaire de 1911).

Sur les bords de Marne, au regard des années de leur installation, plusieurs constructeurs du nom de Turban, Dossunet, Delmez, Mérigot ou encore Sadoux sont le bastion d'une branche artisanale qui tend à se perpétuer. De nombreux ateliers de construction continuent d'être exploités au fil des ans et les modalités de succession divergent d'un établissement à un autre. La stabilité de ce marché repose alors sur trois points : l'héritage familial sur plusieurs générations, l'extension de certains commerces, et l'association de commerçants.

L'héritage du fonds de commerce d'une génération à une autre est un scénario fréquent sur les bords de Marne. Il vient renforcer un peu plus le schéma typique de la perpétuation d'une tradition familiale (Michel, 2007). À Joinville-le-Pont, à la limite de Saint-Maur-des-Fossés François Dossunet est éclusier et père de trois fils. Louis installe son chantier dans la maison familiale et Emile travaille à ses côtés. Ce dernier y apprend le métier, parfait ses compétences et acquiert une expérience accrue de la pratique nautique. Il reprend les affaires de son frère à sa mort, en 1905. Dans la même commune, l'établissement de Petrus Perre, constructeur et magasinier d'embarcations⁴, est repris par son fils Armand en 1901. Du côté de Le Perreux-sur-Marne avec la famille Delmez ou de Saint-Maur-des-Fossés avec la famille Sadoux, la succession familiale est tout aussi présente. L'analyse des liens de parenté autour de M. Mérigot et Elie, montre que la transmission se fait également à l'intérieur même de la sphère familiale suite au mariage d'un de leurs enfants. C'est le gendre d'Etienne Mérigot, Mathias Manternach, qui reprend son activité en 1876 à Nogent-sur-Marne. Dans la famille Turban, sa petite fille Marie épouse à l'église de Joinville-le-Pont en 1900⁵, un des fils d'un célèbre constructeur de Courbevoie, Eugène Seyler. Un an après, ce dernier prend la tête du chantier de construction.

Lorsqu'un patron de chantier n'a pas de successeur ou que ce dernier ne souhaite pas poursuivre l'activité, les fonds de commerce sont vendus au profit de constructeurs cherchant à s'implanter en Marne ou désireux d'étendre leur établissement. En ce sens, ce

⁴ *L'Aviron*, n°31, samedi 9 mai 1896.

⁵ *L'Aviron*, n°66, samedi 2 juin 1900.

marché prospère alors par l'installation de nouveaux constructeurs qui viennent confirmer l'attractivité de ce territoire, et également par la croissance de commerces déjà existants. M. Gallard rachète en 1890 l'établissement d'Alfred Fournier⁶, situé en face de l'île Fanac. Au Perreux-sur-Marne, Georges Seyler s'installe tout d'abord dans l'ancien chantier tenu par M. Beeckman qui lui cède son établissement en 1896⁷. Lorsque Mathias Manternach reprend l'atelier de son beau-père Etienne Mérigot, il poursuit l'activité de constructeur jusqu'à sa mort en décembre 1898⁸. Ses héritiers revendent le chantier à Georges Seyler en 1901, lui permettant d'agrandir sa propriété⁹. Implanté au Viaduc de Nogent, Georges Seyler acquiert progressivement l'ensemble des propriétés situées à proximité. Une visite de son garage décrite dans le journal *L'Aviron* en 1901 donne une idée de l'étendue de son chantier : « *Un beau bâtiment de soixante mètres de long sur vingt de large, qui contient plus de deux cents bateaux de louage de toutes sortes, presque tous pris le dimanche* »¹⁰.

Enfin, plus marquée à l'aube du XX^{ème}, la mutualisation des compétences et des savoirs aboutit à des collaborations sur les bords de Marne. Des sociétés se créent à l'image de celle d'Alexandre Lein, Emile Dossunet et Roquebert qui s'associent dans les années 1910 (cf. Image 2). Les carrières d'Alexandre Lein et d'Emile Dossunet s'appuient sur un large réseau professionnel, une reconnaissance technique et sportive acquise à l'échelle nationale et internationale. Dans l'ouvrage sur l'histoire et les facettes de l'aviron qu'écrit Alexandre Lein, de concert avec Le Roy, ils relatent de cette collaboration¹¹ : « Dossunet et Lein, autrefois rivaux, se sont réunis sous la direction d'un

⁶ *Archives commerciales de la France*, n° 45, samedi 4 juin 1890

⁷ *L'Aviron*, n°34, samedi 30 mai 1896

⁸ AVDM : 1mi 2668/3 : registre des actes de décès dans la commune du Perreux-sur-Marne, 1887-1900 : acte n° 198, 29 décembre 1898

⁹ *Archives commerciales de la France*, n° 64, samedi 10 août 1901

¹⁰ *L'Aviron*, n°10, samedi 19 novembre 1901.

¹¹ Alexandre Lein, G. Le Roy, Rowing-natation, Pierre Lafitte et Cie, Paris, 1912, P.79

rowingmen éclairé, M. Roquebert, et cette association a permis de grouper deux chantiers de construction auxquels s'adressent toutes les grandes sociétés nautiques d'Europe et les scullers les plus notoires de notre époque ». Si cette fusion semble durer peu de temps, elle démontre que ces constructeurs ont atteint un stade de croissance suffisamment important pour s'imposer et vendre leurs embarcations dans toute la France et au-delà des frontières.



Image 2. Cadre publicitaire de la société Dossunet-Lein-Roquebert¹².

A Joinville-le-Pont, c'est Bony et Martin qui s'installent à la fin des années 1900. Dans ce cas précis, la mutualisation des services est au cœur de l'entente. Ces deux hommes s'associent, sur 10 ans¹³ en 1909. Ils créent une société de fabrication de bateaux. Les cartes postales de l'époque révèlent en réalité une double activité. La vente/réparation/location de canots dans l'atelier, mais aussi la restauration dans la guinguette attenante¹⁴. La création de ces sociétés reflète bien le contexte de l'époque marqué par la deuxième révolution industrielle où l'affirmation du rôle de l'entrepreneur (Daviet, 2001) atteste des progrès organisationnels. Ces deux cas révèlent des polarités caractérisées par des connexions entre constructeurs ou par un cumul d'activités qui leur confère une forme de stabilité et pour certains une croissance économique.

¹² *L'Aviron*, n°12, vendredi 16 janvier 1914.

¹³ *Archives commerciales de la France*, n° 104, mercredi 29 décembre 1909.

¹⁴ Musée de Nogent-sur-Marne : fonds de cartes postales de Joinville-le-Pont : Garage et restaurant Martin, 1900 (année approximative)

La pérennité de ce marché économique s'appuie sur une stabilité du nombre d'artisans sur les bords de Marne. Les liens de parenté, les collaborations entre constructeurs, l'implantation de nouveaux artisans concourent à préserver une activité économique continue et révèlent la croissance de certains établissements. Si le constructeur de bateaux est avant tout perçu comme celui qui répare, entretient, construit et loue des embarcations, la diversité des services proposés et les types d'embarcations fabriquées rendent ce marché bien plus hétéroclite et complexe.

1.2. La pluriactivité des constructeurs de bateaux

Une minorité des « constructeurs de bateaux » mentionnée dans les annuaires ne propose en réalité que la location d'embarcations ou la location de garages. Leurs activités les rapprochent bien plus de la définition du commerçant, par opposition au fabricant (Littre, 1883, 684). En ce sens plusieurs d'entre eux ne peuvent être réellement qualifiés comme tels. Aussi, peut-on citer M. Pion ou encore, M. Beeckman pendant ses deux premières années d'activités¹⁵. D'autres s'attachent à proposer au moins deux services. Outre la construction d'embarcations, M. Charles Jolin se propose de garder les bateaux dans son garage pendant toute la période hivernale. Il dispose également d'un établissement de bains. Lorsque les infrastructures sont suffisamment vastes, il est offert l'ensemble des services. Fabrication, location et garage sont proposés, à l'image de M. Sadoux, installé en face de l'île Fanac, à Joinville-le-Pont. La pratique nautique illustre la base de leurs activités. Ils sont aussi bateliers. Savoir naviguer leur est très utile pour transporter des individus d'un point à un autre. Lors de fortes crues, ils sont sollicités par la municipalité pour évacuer la population bloquée par les eaux. L'étendue du savoir-faire autour du travail du bois est également un moyen de s'ouvrir à de nombreux travaux. Les compétences de M. Charles Jolin lui valent d'être aussi charpentier et de proposer son savoir-faire dans la consolidation des berges¹⁶.

¹⁵ *Le Yacht*, n°203, samedi 28 janvier 1882.

¹⁶ AVDM : EDEPOT/BRY : 1038 : Parc du château de Bry : facture de Charles Jolin.

M. Sadoux, lui, s'occupe également de la réfection des pontons. Il réalise des travaux sur celui d'une société nautique installée à Joinville-le-Pont¹⁷.

L'exploitation d'aménagements annexes est un moyen pour les constructeurs de proposer des services supplémentaires. M. Alfred Fournier¹⁸ exploite des bateaux-lavoirs. Il s'adresse ainsi à un autre type de clientèle : les blanchisseuses de la commune. En 1911, l'un des constructeurs de la famille Delmez engage un projet d'hôtel meublé¹⁹. La location temporaire de chambres devient un marché économique important lié à la popularité croissante de la balade puis du tourisme nautique (Schut, Levet-Labry, 2012). La multiplication, par les constructeurs de bateaux, des aménagements liés aux loisirs sur les bords de Marne, montre qu'ils cherchent également à tirer bénéfice de l'engouement pour le nautisme et la baignade en Marne, ainsi que des besoins de la population locale.

La caractérisation du constructeur de bateaux peut être relativement floue dès lors que l'on s'intéresse à leurs activités. Cet état de fait renforce le phénomène de pluriactivité des artisans soulevé par Thomas Pfirsch (2002) à une période plus ancienne. Les propriétaires gèrent également des établissements de bains, des bateaux-lavoirs ou encore un établissement hôtelier. Si la polyvalence de leurs activités peut être considérée comme gage de durabilité, il convient de rester prudent sur cette affirmation. En effet, cela interroge la condition sociale de ces individus puisque la multiplicité des activités, ou encore les associations et collaborations, peuvent être vue comme un moyen d'agrandir son capital tout comme, à contrario, un moyen de subsistance. D'une part, il convient de souligner que leurs chantiers sont soumis à des inondations fréquentes pouvant avoir un impact sur leur activités économiques. D'autre part, leurs conditions sociales révèlent des profils hétérogènes difficiles à appréhender sur toute la vie d'un constructeur de bateaux. Si en 1873 et 1874, c'est successivement le commerce de M. Delmez à Nogent-sur-Marne puis celui de M. Sadoux

à Joinville-le-Pont qui sont déclarés en faillite par le tribunal de commerce de la Seine, les activités de Louis Dossunet sont florissantes et son statut social se rapproche de la petite bourgeoisie.

S'intéresser à la définition même de l'artisan, celui qui « détient une compétence technique – un savoir-faire obtenu par apprentissage » (Pfirsch, 2002), ouvre un peu plus le champ d'investigation. Les premiers résultats laissent à penser que l'apprentissage passe par une connaissance empirique, généralement acquise par les interactions sociales et filiations de l'individu. Au final, même si les activités principales sont vouées aux embarcations (vente, location, fabrication, garage) un constructeur de bateaux est aussi un batelier, un charpentier, un patron de blanchisserie ou encore un hôtelier restaurateur. La diversité de leurs activités augmente les consommations, et génère de surcroît des gains financiers qui concourent encore une fois à la stabilité de leur commerce, et a fortiori, de ce marché économique en bords de Marne.

Certains artisans pérennisent leurs activités par un savoir-faire en matière d'embarcations compétitives corrélé à une implication sociale au sein de groupements. À titre d'exemple, Louis Dossunet est un membre fondateur de la Société nautique de la Marne, une société d'aviron implantée à Joinville-le-Pont. Cette société, tout comme la Société d'Encouragement à Nogent-sur-Marne²⁰, lui commandent plusieurs embarcations. Ces deux caractéristiques dénotent d'une forte connivence entre les sociétés nautiques et les constructeurs de bateaux. La popularité de la navigation en rivière fait de ce secteur d'activité économique un marché porteur. Il favorise l'installation de nombreux constructeurs de bateaux sur les bords de Marne. Plus encore, ces derniers participent à la vie locale en organisant des régates lors de jours de fêtes. Pour exemple, A. Sadoux collabore avec les édiles de Saint-Maur-des-Fossés pour organiser des régates à l'occasion de la fête communale annuelle²¹.

¹⁷ AVDM : Société nautique de la Marne : 50J 71 : livre de caisse, décembre 1876 – août 1886.

¹⁸ *Annuaire des commerçants* [...], Paris, Lahure, 1884.

¹⁹ Archives communales du Perreux-sur-Marne (ACP) : 20 4 : permis de construire : M. Delmez, 1911.

²⁰ La Société d'Encouragement commande à Louis Dossunet 5 embarcations entre 1881 et 1890. Cette information provient d'un dépouillement des numéros du *Yacht* et de la *Revue des Sport* durant cette période.

²¹ *L'Aviron*, n°43, samedi 23 juillet 1898.

La diversité dans la construction des embarcations distingue encore un peu plus ces artisans regroupés autour d'une même activité : la fabrication. Si, au regard des encarts publicitaires de la presse et des cartes de visite retrouvées, les constructeurs de bateaux ont tendance à s'afficher « constructeurs de bateaux en tous genres », certains acquièrent rapidement une spécialisation. Les encarts publicitaires des constructeurs reflètent une typologie se traduisant en termes de finalité de pratique (embarcation de loisir/embarcation de course) plutôt que sur le mode de propulsion (à voiles ou avirons). Cette double production (loisir/compétition) s'explique par les multiples demandes émanant de particuliers et des sociétés nautiques. La compétence de certains constructeurs de bateaux, garantie par les innovations apportées aux embarcations et la reconnaissance de l'instance fédérale, leur confère une attractivité supplémentaire qui leur permet de vendre dans tout le pays, voire même à l'international. La renommée grandissante de certains constructeurs participe non seulement à dynamiser ce secteur économique, mais également à affirmer leurs spécialisations dans la construction des embarcations de course.

2. Les constructeurs de bateaux et la production d'embarcations de course

2.1. Une renommée des constructeurs de bateaux : l'exemple de Louis Dossunet.

La relation, entre certains constructeurs de bateaux et les sociétés nautiques, s'oriente autour de la réalisation de l'embarcation, engin du rameur. La progression des savoir-faire engendre sans cesse des évolutions. La compétition faisant partie intégrante de cette pratique physique, les sociétés nautiques deviennent dépendantes de ces innovations dès lors qu'elles peuvent permettre aux rameurs d'améliorer leur efficacité et à fortiori d'augmenter les possibilités de victoires. D'un autre côté, la renommée d'un constructeur dépend de la valeur des équipes, de leurs réussites, ainsi que de l'envergure des courses auxquelles elles participent. Le parcours professionnel du constructeur, bien qu'ordinaire, ferme automatiquement toutes possibilités pour le constructeur de bateaux de s'adonner à la pratique compétitive. En France ce type de pratique est, entre autres, régi par la définition de l'amateur. Cette dernière reste

perpétuellement controversée, principalement pour une question d'équité.

A Joinville-le-Pont et au Perreux-sur-Marne, Louis Dossunet se fait connaître par les yoles-gig et outriggers qu'il construit, Degroote par ses skiffs²². Ces embarcations vont être utilisées lors de grandes régates comme le championnat de France de 1885²³. Les activités de Louis Dossunet montrent à quel point le brevet anime le marché de l'innovation et permet aux constructeurs de proposer des embarcations toujours plus performantes. Il doit sa première innovation, une amélioration des dames de nage²⁴, à l'industrie américaine. En 1880, il devient acquéreur d'un brevet pour la fabrication de dames mobiles à ressort²⁵, système applicable aux outriggers et breveté par Michael Davis. Avec la yole-gig, ce sont les deux principales embarcations de course utilisées dès 1880. Le mouvement rotatif du système, dont Louis Dossunet devient acquéreur, apporte au rameur plus d'amplitude dans son coup d'aviron. La prise d'eau est donc plus efficace et l'embarcation va plus vite. Louis Dossunet, continue d'optimiser ses réalisations et dépose un brevet en 1887. La disposition de la tige fixe de la branche formant un arc-boutant ainsi que le taquet d'arrêt des dames de nage, constituent des points novateurs. Les nouveautés citées sont des exemples qui renforcent la démonstration de Stéphanie Arquey (2007) sur la course aux innovations technologiques, engagée depuis le milieu du XIX^{ème} siècle. De surcroît, ce brevet lui confère un droit exclusif d'exploitation dont il se sert pour se spécialiser dans la construction de ces deux types d'embarcations (cf image 3). Sa popularité est manifeste et ses embarcations se retrouvent dans les flottes des sociétés nautiques des bord de Marne, et plus largement de tout le territoire français ainsi qu'à l'international. Entre 1880 et 1890, il vend des yoles

²² *Le Sporting*, n° 21, samedi 22 mai 1880.

²³ *Le Yacht*, n° 41, samedi 10 octobre 1885.

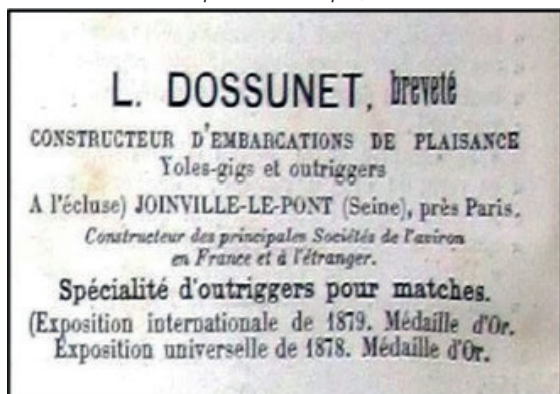
²⁴ Objet servant à fixer une rame

²⁵ *Le Sporting*, n°10, samedi 6 mars 1880.



et outriggers pour des sociétés localisées à Moscou²⁶, en Hollande²⁷, en Belgique, et en Suisse

Image 3. Cadre publicitaire de Louis Dossunet visible dans la presse nautique, 1888²⁸



Le cas de Louis Dossunet n'est pas isolé. Il s'affirme, tout comme Alexandre Lein (à partir de 1890), fournisseur officiel d'embarcations de course aux yeux de l'ensemble des sociétés d'aviron de France. La renommée de certains constructeurs semble leur conférer un monopole qui ne s'arrête pas seulement au territoire local. Elle leur procure une attractivité qui leur permet de vendre leurs embarcations à de nombreuses sociétés nautiques. Plus encore, elle s'accroît dès lors qu'ils concourent à la normalisation des embarcations, devenant ainsi les seuls capables de proposer un type de bateaux aux dimensions et aux formes spécifiques répondant aux exigences des institutions.

2.1. Des essais de normalisation des embarcations de course

Louis Dossunet est un parfait exemple d'artisan engagé dans la construction d'embarcations de course. Si les innovations techniques apportées par ce constructeur, notamment avec son modèle de row-lock, tendent à le rendre populaire, c'est parce qu'elles n'entraînent en rien les règlements qui régissent le sport de l'aviron à partir des années 1880.

²⁶ *Revue des Sports*, n°9, samedi 27 février 1886 : une yole de course à six rameurs.

²⁷ *Revue des Sports*, n°18, samedi 30 avril 1887 : il construit des outriggers pour le match annuel des universités hollandaises.

²⁸ *L'Aviron*, n° 44, samedi 11 août 1888.

En pratique, chaque société édicte ses propres règlements. Cela engendre une mise en ligne de bateaux aux dimensions et formes différentes. La création de l'Union des sociétés d'aviron de France (USAF) en 1882 amorce les prémices d'une rationalisation. Cette institution sportive a pour ambition principale d'harmoniser un code des courses à l'échelle nationale. Lors du premier congrès en 1882, il est voté l'obligation pour toutes les sociétés membres d'adopter le principe de liberté de construction dans toutes les régates seniors pour l'année 1883. Autrement dit, chaque rameur peut monter l'embarcation de son choix. Cette résolution peut s'expliquer par des dirigeants qui souhaitent rallier à eux l'ensemble des sociétés nautiques, et par la trop grande difficulté pour une société nautique de renouveler ses embarcations dans le cas d'une normalisation plus stricte. Botrel (2017), dans sa monographie de la société des régates rennaises, montre qu'il faut plusieurs années pour qu'une société puisse détenir ses propres embarcations, quitte à solliciter pécuniairement les membres pour un achat. Pour les quelques sociétés nautiques qui l'adoptent de nombreux incidents sont relayés par la presse nautique soulevant non seulement des problèmes d'équité, mais également de sécurité.

Quelques mois après l'application de la liberté de construction, sont votées des modifications du code de course pour lesquelles doivent être prises des dispositions spécifiques pour les embarcations. Pour cela les dirigeants se rapprochent d'Alexandre Lein et de M. Tellier. Leur concours est d'autant plus facilité qu'ils sont membres de sociétés parisiennes d'aviron, les mêmes qui dirigent l'Union. M. Alexandre Lein est d'abord reconnu en tant que rameur émérite et architecte avant de se reconvertir officiellement constructeur de bateaux en 1890, date à laquelle il s'installe au Perreux-sur-Marne. Il est proche de M. Tellier, un constructeur de bateaux parisien qui lui, fabrique des embarcations conçues (pour certaines) à partir de plans qu'il lui dessine. Ils soumettent une définition de la yole-gig que l'USAF adopte dans le règlement de courses. Celui-ci décline trois types d'embarcations pour les régates, à savoir : les yoles de mer, les yoles de rivière, et les embarcations de construction libre. Il n'apparaît, dans ces définitions des embarcations, aucune limite de dimension. Seule la hauteur du bordé distingue la yole de rivière de la yole de mer. Pourtant, la longueur, la largeur, le creux, le poids, sont autant

de paramètres pouvant influencer sur la performance. Les règlements amorcés par l'USAF laissent donc des marges d'innovations pour les constructeurs de bateaux qui se doivent de préserver un sens pratique tout en cherchant à optimiser la vitesse. Le cours d'eau sur lequel les rameurs évoluent peut être également à lui seul une limite. Chaque cours d'eau est spécifique et le débit, la largeur du lit, la profondeur, sont autant de variables pouvant contraindre à l'utilisation de certaines embarcations. Cette normalisation, bien que relativement lâche à ses débuts, peut être un facteur inhibant de l'activité innovatrice. Participer à la réglementation des embarcations est propice, pour le constructeur, à une connaissance exacte des directives et des paramètres qu'il peut modifier pour rendre l'engin plus performant sans pour autant le rendre irrégulier. Paradoxalement ils deviennent eux-mêmes acteurs d'une restriction des innovations puisqu'ils sont engagés dans une réglementation qui implicitement les limite.

En 1889²⁹, l'USAF adopte une nouvelle catégorie d'embarcation : la yole franche. Pour étudier les principes de construction l'union fait appel à une commission constituée de rameurs auquel sont adjoints à titre consultatif cinq constructeurs de bateaux (dont Louis Dossunet installé à Joinville-le-Pont). Encore une fois, l'implication des constructeurs de bateaux est manifeste avec celle de Louis Dossunet, mais également l'engagement d'Alexandre Lein qui détient un statut particulier. Leurs expertises sont autant d'éléments qui apportent du crédit aux propositions de normalisation auprès des décideurs.

À l'échelle locale, la relation de dépendance s'accroît donc entre les sociétés nautiques et les constructeurs de bateaux dans la mesure où la pratique s'institutionnalise et que des règlements s'appliquent désormais au matériel du rameur. Toutes les innovations liées à la performance rendent alors les sociétés nautiques dépendantes des constructeurs qui en sont à l'origine. Elles alimentent un esprit de compétition déjà très vif dans la pratique de l'aviron où l'entraînement et la préparation aux grandes courses deviennent de plus en plus systématiques. Plusieurs constructeurs, à l'image d'Alexandre Lein (à partir de 1890) et de Louis Dossunet deviennent des fournisseurs officiels

d'embarcations compétitives. Les encarts publicitaires, à l'image de celui de Louis Dossunet (cf. Image 4), viennent séduire un peu plus les sociétés nautiques, gros consommateurs d'embarcations. Depuis la mise en application de règles strictes en 1889, lorsqu'il livre un bateau, le constructeur délivre aux sociétés nautiques une déclaration certifiant des dimensions et poids de l'embarcation à sa sortie du chantier³⁰. Dès lors, les constructeurs deviennent à eux seuls gages de conformité dans le cadre de l'aviron compétitif.

L'optimisation des performances et la normalisation des embarcations de course, la diversification des bateaux de promenade, l'apparition du canot automobile, ainsi que la transformation de certaines embarcations de plaisance en embarcations de course, assurent une prospérité du marché de la construction nautique sur les bords de Marne.

3. La balade et le tourisme nautique

3.1. La production d'embarcations pour la navigation de plaisance et le tourisme nautique

Tout autant que la pratique compétitive, le marché de la navigation de plaisance est en pleine expansion depuis 1870 sur les bords de Marne. La formation de groupements, à l'image de la Société En Douce en 1886, de la Flotte Nogent-Joinville en 1888 puis du Club nautique de Paris en 1891, la Fédération des rameurs indépendants de Paris en 1900, entre Joinville-le-Pont et Nogent-sur-Marne, traduit déjà un fort engouement pour la balade et l'excursion nautique. Pour la production de ce type d'embarcation, les critères de construction sont différents. L'accent est mis sur l'originalité, l'esthétique, et le confort. Le recensement des constructions réalisées par Louis Dossunet révèle que les embarcations pour la navigation de plaisance sont construites à partir des plans originaux des embarcations de course. Il les modifie afin de les mettre au goût de leur clientèle. La plupart revêtent un caractère unique par l'originalité que leur apportent certains artisans pour répondre aux exigences des acheteurs.

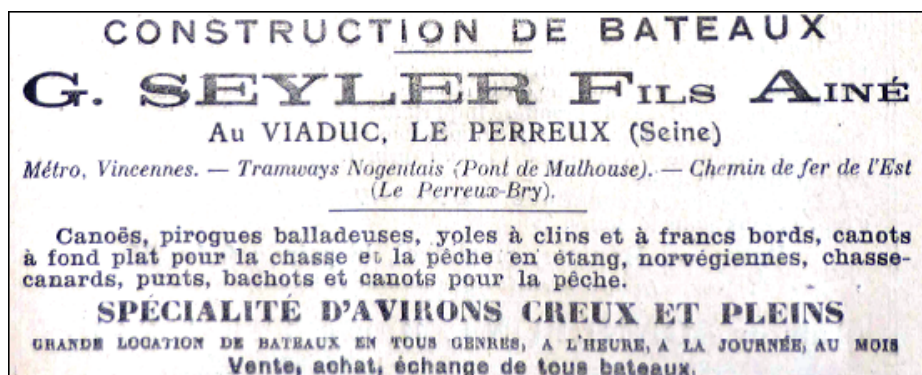
²⁹ *Revue des Sports*, n°730, mercredi 23 janvier 1889.

³⁰ *Revue des Sports*, n°731, samedi 26 janvier 1889.



La balade puis le tourisme nautique prennent de plus en plus d'ampleur au début du XX^{ème} siècle (Levet-Labry, 2011). Les distances parcourues sont de plus en plus longues la balade prend alors une véritable allure d'expédition. Des clubs se créent. Ces excursions font l'objet de nombreux récits progressivement intégrés dans les colonnes de la presse nautique. Corréliées aux activités du Canoë Club de France dès le début du XX^{ème} siècle (Levet-Labry, 2011), ces publications participent au développement d'une culture touristique sur tout le territoire (Hajek, Marsac, 2008). Le rameur narre alors les difficultés qu'il rencontre, détaille ses points de repos et donne ses impressions qui sont bien souvent révélatrices d'un attrait pour la découverte du paysage. Cette activité, en rupture avec le contexte quotidien (Sobry, 2004), qui transforme l'environnement naturel en espace aventureux, est une forme du tourisme nautique. Pour répondre à ces formes de pratique, la balade ou le tourisme nautique, les constructeurs diversifient leurs productions. L'encart publicitaire du garage de Georges Seyler fils aîné³¹ (cf. Image 4) montre à quel point ce constructeur, par la diversité des embarcations proposées, vise à répondre aux exigences du plus grand nombre (que ce soit seul ou en famille), du style (avec la norvégienne ou encore le punt, barque d'origine anglaise), et même de consommation par la proposition de bateaux adaptés à la pêche.

Image 4. Encart publicitaire de Georges Seyler, 1910.



La multiplication et l'amélioration de l'offre traduit également une adaptation à la demande et aux nouvelles modalités de consommation. Dans la continuité, certains artisans transforment leur production d'embarcations en accord avec l'évolution des modalités de pratiques et les nouveaux procédés technologiques et industriels. C'est le cas notamment, avec l'apparition des canots automobiles. Les constructeurs Seyler ou encore Jacob Baptiste Kauff³² vont en faire l'une de leurs spécialités. En 1907, ils exposent plusieurs bateaux à l'occasion de l'exposition de la navigation automobile qui se tient à Paris³³. Ces embarcations à moteur sont le résultat des innovations technologiques industrielles. Les procédés de fabrication se modernisent, de nouveaux matériaux sont utilisés et les canoëistes équipent dorénavant leur embarcation de moteurs à pétrole. En plus d'être un engin de promenade, le canot automobile devient un véritable outil pour les organisateurs de régates, car il permet d'améliorer la surveillance des courses.

La popularité de l'aviron, de course ou de tourisme, favorise l'activité des artisans constructeurs et loueurs de bateaux sur les bords de Marne. Des constructeurs, à l'image de Georges Seyler, profitent de la vague du tourisme nautique pour étendre leurs activités. L'expansion des régates de fond conduit même certains à participer, une nouvelle fois, à la normalisation d'une embarcation : le canoë.

³¹ *L'Aviron*, n°13, samedi 8 janvier 1910..

³² *L'Aviron*, n°13, samedi 8 janvier 1910.

³³ *L'Aviron*, n° 4, samedi 9 novembre 1907.

3.2. Les constructeurs de bateaux et la normalisation du canoë

La multiplication des types d'embarcations de promenade s'explique par une balade en canoë qui tend à se populariser et s'institutionnaliser. Alors que la réglementation des embarcations de course se poursuit, celle des canoës débute à la fin des années 1890. Encore une fois, l'instance fédérale fait appel à des constructeurs de bateaux. Jusqu'ici exclusivement utilisées pour la balade, ces embarcations détiennent toutes des formes et des dimensions différentes. L'apparition des premières courses de canoës génère de nombreuses interrogations d'autant plus qu'aucun règlement n'existe. Lorsqu'un rameur interroge l'organe de presse, le journal *l'Aviron*, les rédacteurs confessent un certain manquement de l'institution³⁴ : « (...) *Tout d'abord la Fédération française n'a adopté aucun type de canoë : c'est peut-être un tort, mais actuellement il n'y a pas de type officiel* ».

C'est l'Union des sociétés de rameurs amateurs de France³⁵, en 1898, qui la première étudie cette problématique et adopte un type unique de canoë pour les régates qu'elle organise. Elle crée une commission chargée d'étudier une nomenclature pour ces embarcations. Elle est composée d'Edmond Caillat et de Charles Fenwick, membres de la société d'Encouragement situé à Nogent-sur-Marne. Le procédé qu'ils appliquent est le même que dix ans plus tôt, lorsque l'USAF tente de normaliser la yole. Le comité fait appel à quatre constructeurs de bateaux. Trois d'entre eux sont des constructeurs spécialistes de l'embarcation de course implantée entre Joinville-le-Pont et Le-Perreux-sur-Marne : Alexandre Lein, Louis Dossunet et Georges Seyler. Chaque proposition des constructeurs doit répondre à trois critères importants : la sécurité, l'équité, et la facilité de transport via les réseaux ferrés. Ce travail de concert aboutit à une définition du canoë aux paramètres précis :

³⁴ *L'Aviron*, n°16, samedi 29 janvier 1898.

³⁵ L'Union des rameurs amateurs de France est fondée en 1897, en pleine période où la Fédération Française des sociétés d'aviron de France et l'Union des sociétés françaises des sports athlétiques sont en conflit. Cette nouvelle institution est créée à l'initiative d'anciens membres de l'Union des sociétés françaises des sports athlétiques, de la Société nautique de la Basse-Seine, de la Société nautique d'Enghien, et du Club nautique Dyonisien.

longueur maximale, largeur minimum, creux et poids minimums. Si la longueur maximale de l'embarcation est directement déterminée par la possibilité des réseaux ferrés à la transporter et le coût pécuniaire que cela engendre, le reste des dimensions et poids retenus prennent en compte les exigences fixées par l'Union des sociétés de rameurs amateurs de France. Conscient que cette définition ne peut être directement applicable dans la mesure où le renouvellement d'une embarcation coûte cher, un système de surcharge est proposé par Alexandre Lein, pour toute embarcation pesant moins que le poids fixé dans le règlement.

Au même titre que les embarcations de course, le développement des régates de fonds en canoës génère un besoin, pour les sociétés nautiques organisatrices de régates, d'établir un type d'embarcation garantissant équité et solidité. Pour cela, elles font encore appel aux constructeurs de bateaux. Leur expérience et leurs connaissances en matière d'embarcations les rendent seuls capables de déterminer un type de bateaux aux dimensions et aux formes spécifiques répondant aux exigences des institutions, et assurent une forme de pérennité de leurs activités économiques

Conclusion

Entre 1870 et 1914, les bords de Marne concentrent un marché économique qui se structure et se développe. Lieu de vie, de loisir, et de sport, les bords de Marne constituent un territoire attractif pour les constructeurs de bateaux. Ce secteur économique est particulièrement marqué par le poids de l'héritage et du mariage qui assure une forme de continuité d'une génération à une autre, le rachat, l'extension de commerces, et l'association de services. Les constructeurs de bateaux, grâce à leurs actions à l'échelle locale et nationale, consolident et développent leurs activités. D'une part ils entretiennent des relations étroites avec les acteurs locaux (population, sociétés nautiques, édiles). Le constructeur également loueur de bateaux peut aussi être un batelier, un charpentier, un patron de blanchisserie, un loueur de chambres meublées. La polyvalence tout comme la spécialisation de certains répondent à une demande qui évolue au regard des modes de consommation et de navigation (la course, la balade, le tourisme). D'autre part, la renommée de quelques constructeurs concourt à l'exportation des

embarcations en dehors du territoire parisien. Leur réputation est telle que les instances fédérales les consultent dans la normalisation des embarcations. Cette présente étude offre un premier état des lieux qu'il est possible d'enrichir. Notamment en s'intéressant plus précisément aux caractéristiques sociales et aux parcours professionnels de chaque constructeur de bateaux, ainsi qu'aux modèles de fabrication et à leurs impacts sur la technique sportive. Poursuivre cette analyse sur un temps plus contemporain amènerait également à mieux saisir le déclin de cette activité artisanale sur les bords de Marne à partir du milieu du XX^{ème} siècle, d'autant plus que dans d'autres secteurs, à l'image des sports d'hiver (Boulat, 2016), les entreprises perdurent voire s'internationalisent.

BIBLIOGRAPHIE

- ARQUEY S. (2007), « L'innovation technologique et l'optimisation de l'entraînement dans le sport de l'aviron (1830-1914). Deux aspects organisationnels » in CALLEDE J-P. et MENAUT A. (dir.), *Les logiques spatiales de l'innovation sportive. Conditions d'émergence et configurations multiples*, Maison des sciences de l'Homme Aquitaine, pp. 201-230.
- BARBIER L. (1996-1997), « Les guinguettes des bords de Marne et l'imaginaire, de Joinville-le-Pont à Chelles », s.d.
- BEAUDOUIN S. (2018), « Les bords de Marne : Un cadre urbain privilégié pour la formation d'un foyer nautique à Nogent-sur-Marne et Joinville-le-Pont, communes de la banlieue parisienne (1850-1890) », *Sport History Review*, n°49, pp. 39-57.
- BOTREL J-F., *Rennes-sur-Vilaine. La Sociétés des Régates rennaises, du canotage à l'aviron pour tout. 1867-2017*, Sociétés des Régates rennaises-Aviron, Rennes, 2017.
- BOULAT R. (2012), « Le « phénomène grenoblois » au prisme d'une entreprise innovante », *Revue de Géographie Alpine*, 100-3.
- BOULAT R. (2016), « Quand les usines de matériels de sports d'hiver réinvestissent le territoire alpin », *Pour*, n° 229, pp. 281-288.
- DAVIET J-P. (2001), « Mémoires de l'entreprise française du XIXe siècle », *Revue d'histoire du XIXe siècle*, n° 23, pp. 105-119.
- DELAIVE F. (2003), « 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, Université de Paris-I Panthéon-Sorbonne.
- HAJEK S., MARSAC A. (2008), « Les récits de croisière : diffusion d'une culture touristique en canoë dans la France de l'entre-deux-guerres », *Loisir et Société*, vol. 31, n°2, pp. 233-265.
- JAMAIN-SAMSON S., TERRET T. (2009), « Fabricants, détaillants et vendeurs : l'économie du costume de sport à la Belle Époque », *STAPS*, n° 83, pp. 55-67.
- LEVET-LABRY E. (2011), « Aménager les rivières et réduire les risques pour développer le tourisme nautique en France (1904-1924) », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série 10.
- LITRE E., *Dictionnaire de la langue française, Tome premier, A-C*, Librairie Hachette et Cie, 1883, Paris.
- MARCHESINI D., DIETSCHY P. (2022), « De la casquette aux chaussures : l'habillement du cycliste en Italie de la fin du XIXe siècle à aujourd'hui », *Entreprises et histoire*, n° 106, pp. 92-102.
- MICHEL P. (2007), *Le Commerce du tableau à Paris : dans la seconde moitié du XVIIIe siècle*, Presses Univ. Septentrion.
- PFIRSCH T. (2002), « Artisans et pluriactivité. L'exemple de Dijon à la fin du Moyen Age », *Histoire urbaine*, n° 6, pp. 5-21.
- RIOUSSET M. (1984), *Les bords de Marne : du Second Empire à nos jours*, Amatteis, Dammarie-les-Lys.
- SOBRY C. (2004), *Le Tourisme sportif*, Presses Univ. Septentrion, Villeneuve d'Ascq.
- SCHUT P-O, LEVET-LABRY E. (2012), « Le rôle des pratiques sportives et de loisirs dans la définition et l'urbanisation des sites touristiques en France », *Espaces et sociétés*, Erès, 2012, pp.31-47.
- SCHUT P-O (2012), « Une stratégie de développement fondée sur l'innovation », *Revue de Géographie Alpine*, 100-3.
- VANT A., DUPUIS J. (1993), « L'industrie stéphanoise du cycle ou la fin d'un système industriel localisé », *Revue de géographie de Lyon*, n°1, pp. 5-16.

