

## LA NAVIGATION DE PLAISANCE AU TEMPS DE MAUPASSANT

Tout au long des étés passés à Fécamp, le jeune Guy de Maupassant ne cesse de partir en mer avec les pêcheurs ou de naviguer avec des camarades de son âge dans de petites embarcations. Canotier acharné sur la Seine, Maupassant s'achète avec les revenus de son roman *Bel Ami* (1885), un premier voilier, qu'il va nommer *Bel Ami*, et avec lequel il navigue en Méditerranée. Il le revend rapidement pour faire l'acquisition d'un bateau plus grand, le *Bel Ami II*, et recrute un matelot professionnel, Bernard. Maupassant entre alors dans le cercle, fermé à cette époque, des plaisanciers.

Dès lors que la navigation ne répond pas aux nécessités du commerce, de la pêche ou de la guerre, on peut parler de navigation de plaisance. Elle est donc vieille comme le monde, mais en France, la plaisance ne commence à s'organiser qu'aux alentours des années 1840. Cette étude n'a pas pour ambition d'en faire l'historique, mais de dresser un état de la plaisance pour la période qui correspond à la vie adulte de Maupassant, soit le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle.

**La propulsion : Lorsque Maupassant achète son premier yacht, la navigation à voile est encore en plein essor, tant pour les loisirs que pour le travail.**

Le bateau à vapeur a d'abord investi la navigation fluviale. Il s'est ensuite aventuré en mer. Traversant la Manche entre Newhaven et le Havre pour la première fois en 1816. Trois ans plus tard, le *Savannah* traverse l'Atlantique nord - mais le *Savannah* est en réalité un voilier doté d'une machine à vapeur qui ne fournit qu'une force d'appoint. Dans la navigation au long cours, on va conserver l'association de la voile et de la vapeur pendant encore une quarantaine d'années. La voile assiste une machine encore peu puissante et apporte aussi la sécurité. En cas d'incident de la machine ou d'épuisement prématuré des réserves de charbon – car la consommation, dépendant des conditions météorologiques et de la qualité du combustible, était difficile à prévoir - la voilure évitait de se retrouver en panne de propulsion. On se souvient que le *Great Eastern*, sujet du roman de Jules Verne, *Une Ville flottante*, avait à la fois des voiles, des roues et une hélice !

Rapidement, la machine à vapeur se perfectionne. Dans les années 1880, tous les navires de guerre opérationnels sont des vapeurs, ainsi que les navires de transport de passagers. La machine permet d'assurer une marche régulière, mais n'a pas que des avantages. Elle est lourde, et encombrante : on ne connaît, jusqu'à la fin du siècle, que la machine alternative, autrement dit le moteur à pistons et la chauffe au charbon. Il faut alors un personnel nombreux, des mécaniciens, mais aussi des chauffeurs et des soutiers pour transporter le charbon jusqu'aux chaudières. C'est pourquoi la marine de commerce a encore fréquemment recours à la voile. Les clippers des années 1850-1880 assurent le transport rapide de marchandises à forte valeur ajoutée, comme le thé ou le coton. Quant au transport de marchandises pondéreuses de faible valeur sur de longues distances, la voile garantit et de loin le meilleur prix de revient : tout le volume utile du navire peut être affecté aux marchandises, et le coût d'exploitation est très réduit par rapport aux vapeurs, d'autant que l'on

développe à partir des années 1870 de gigantesques voiliers à trois, quatre et cinq mats, entièrement en acier (y compris les mâts), capables de résister aux tempêtes, et qui peuvent être mis en œuvre par des équipages réduits. Ces grands voiliers transportent le charbon, les minerais, ils rapportent le nitrate du Chili et le nickel de Nouvelle-Calédonie. On les appelle Cap-horniers parce qu'il doivent souvent doubler le Cap Horn, (le Canal de Panama n'est ouvert qu'en 1914).

La pêche conserve la voile jusqu'à l'apparition du moteur diesel, qui progressivement équipe les bateaux à partir des années 1920 – mais on trouvera encore beaucoup de voiliers à la pêche au lendemain de la Seconde guerre mondiale. La pêche n'aura jamais adopté la vapeur (à l'exception de quelques rares chalutiers à la grande pêche) et non sans de bonnes raisons : la machine prend de la place, le charbon aussi, autant de volume qui ne peut plus être utilisé pour le stockage du poisson. Il faut aussi compter avec le coût du combustible, et les salaires des personnels spécialisés (mécaniciens, chauffeurs), qui réduisent d'autant les bénéfices. L'aviron est également largement utilisé par les professionnels. C'est le mode de propulsion de toutes les chaloupes et embarcations qui utilisent aujourd'hui de petits moteurs hors-bord. Et c'est avec un canot à avirons que l'on tire les voiliers pour les manœuvres de port. On notera que les canots de secours en mer de cette époque, tout en étant déjà insubmersibles et auto-redressants, sont des canots à rames.

### **La construction navale**

La construction navale a beaucoup évolué au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Les coques en bois sont devenues plus fines. Pour les navires d'une certaine importance, la construction en fer a supplanté le bois parce qu'elle permettait de construire plus léger, pour une résistance supérieure, et, vers 1870, l'acier remplace le fer. Et si l'on construit encore beaucoup en bois en France, notamment pour la pêche, c'est que le bois y est nettement moins cher que le métal.

On voit apparaître dans le dernier quart du siècle, y compris sur les grands voiliers, des appareils à gouverner qui rendent les navires plus faciles à diriger et des treuils à vapeur qui allègent les manœuvres. Mais voiles et cordages sont encore en matériaux naturels, lourds et d'un maniement très pénible. Les premières voiles en matière synthétique apparaissent sur les voiliers de plaisance au lendemain de la Seconde guerre mondiale. Pour ce qui est de la plaisance, jusqu'à la fin du siècle, la construction des yachts est encore largement britannique et c'est en Angleterre que les yachtmen français vont le plus souvent acheter leurs bateaux. Marc de Meulen nous dit « Jusqu'à 30 ou 40 tonneaux, ils sont généralement grésés en cotre ou en yawl, au-dessus, en goélette latine <sup>1</sup> ». L'auteur distingue deux catégories : les yachts de course, peu habitables, et les cruisers, destinés aux voyages, et conçus pour le confort des passagers. On sait que les deux types ne sont pas aussi radicalement tranchés à cette époque et que certains voiliers habitables peuvent faire bonne figure en régates.

Meulen oppose le yacht de course britannique au yacht américain. Le yacht anglais est fin, étroit, très haut de mature, avec une quille lestée très profonde, qu'il qualifie d'inchavirable, et à peu

---

<sup>1</sup>Meulen, Marc de.- La Marine moderne, Paris : Firmin Didot, 1892, p.244

près insubmersible. On dit que les « planks on edge <sup>2</sup> » sont très *durs à la mer* en raison de leur stabilité exagérée, mais qu'ils marchent très bien au près. Le yacht américain est très large, avec un faible creux, très léger, avec une profonde dérive, et vire de bord plus facilement que le modèle britannique. Certains yachts américains sont des dériveurs lestés. Leur construction est moins onéreuse que celle du yacht traditionnel britannique. Vers 1895, le « plank on edge » victorien disparaît : La quille lestée d'une énorme masse de plomb est remplacée par un lest d'un poids modéré, à l'extrémité d'une dérive profonde. Car en fait, ce n'étaient pas des raisons techniques qui avaient conduit à construire des yachts de plus en plus étroits, mais la réglementation : le calcul de la jauge qui déterminait le handicap ne tenait compte que de la longueur et de la largeur, la profondeur n'étant pas mesurée, partant du principe qu'elle était égale à la largeur. Et si l'on calculait ainsi, c'était avant tout pour jauger une coque sans avoir à sortir le bateau hors de l'eau.

Les chantiers navals français vont construire des yachts inspirés du dessin britannique, mais sans jamais tomber dans les excès du « *plank on edge*. » On construira aussi selon les plans américains. Lucien Môme, l'un des pionniers de la plaisance en France, se fait construire un « yacht américain » le *Petrel* par les Chantiers Philippe, de Neuilly. On en construit aussi à Nantes, et Dubigeon lance en 1858 l'Hirondelle, le premier dériveur en fer, ce que l'on appelait un « flat-boat à dérive ». Selon l'auteur, les vrais yachts sont des yachts disposant d'une forte voilure et munis d'une machine auxiliaire. « Pour l'amateur de voile désirant un bateau très marin, c'est l'outil idéal pour entreprendre de grands voyages. »

### **L'apparition de la navigation de plaisance.**

Au repos, les équipages des navires marchands ou les pilotes de port se défiaient dans des régates, régate signifiant défit. Les pêcheurs rivalisaient dans des courses acharnées, avec leurs voiliers de travail. On voit par exemple les bisquines de Cancale et de Granville se livrer à des compétitions acharnées dès le milieu du siècle (les régates de Granville naissent en 1846 selon Charles de la Morandière). Il faut dire que la bisquine se prête bien à une utilisation sportive, c'est le plus toilé des voiliers de travail de nos côtes : une bisquine de 18,50 m pèse 50 tonnes et porte 370 m<sup>2</sup> de toile ! Mais tout cela était informel. Le Yachting naît officiellement en France avec la création, en 1838, de la *Société des régates du Havre*. C'est un club très fermé qui n'accepte pas le vulgum pecus, et les admissions des nouveaux membres se font à bulletin secret... La société crée la première régate en 1839, mais il ne s'agit que de compétitions d'aviron. Les voiliers concourent l'année suivante. Mais la SRH n'est pas véritablement un club normand, c'est grâce au chemin de fer, le premier yacht-club de la capitale, même si la *Société des régates parisiennes* est fondée en 1853. En Europe, les yacht-clubs se développent surtout en Angleterre. On observe qu'en Méditerranée, leur essor est plus tardif (dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle).<sup>3</sup> La *Société des régates de Cannes*, fondée en 1860, présidée par le Duc de Valombrosa, étant une exception<sup>4</sup>. Le *Yacht-club*

---

<sup>2</sup>Littéralement, « planche sur champ »

<sup>3</sup>Sonnec. Ewan. La navigation de plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion en Bretagne ; entre dualité et nécessité de fusion pour une évolution progressiste de l'activité. Thèse : Géographie. Université Rennes 2, 2005.

<sup>4</sup>Cannes est surnommé le Cowles de la Médite. A la fin du siècle, le Prince de Galles participera régulièrement aux régates avec son *Bitannia*.

de France est créé en 1867 sous l'impulsion de Napoléon III.

On utilise souvent le terme canotage pour désigner les loisirs nautiques en général. J'en veux pour preuve l'ouvrage collectif, *Le Canotage en France*, publié en 1858, et qui traite de l'aviron, du canotage à voile, et même du canotage à vapeur, lequel semble, à cette époque, ne se pratiquer qu'en rivière ou sur les plans d'eau. Sur la terminologie, le chapitre V de l'ouvrage, intitulé *De la Voile*, rédigé par Lucien Môme, rédacteur de la revue *Le Yacht*, est très explicite :

Le canotage, selon qu'il a pour objet la manœuvre de la voile ou le maniement de l'aviron, donne lieu à deux espèces de navigations, complémentaires, distinctes, qui, toutes deux, ont leurs partisans enthousiastes.

Et l'auteur poursuit, sans crainte du ridicule :

La voile et l'aviron diffèrent essentiellement en théorie comme en pratique. La cause de ces différences est dans le moteur qui, pour l'aviron, est l'emploi raisonné de la force de l'homme imprimant à l'embarcation la direction désirée ; pour la voile, le vent, dont la force souvent contraire, ne peut être vaincue que par la science des manœuvres.

Pour résumer, c'est le vent qui fait avancer un voilier. Pour faire avancer un canot à rames, il faut ramer !

La pratique de l'aviron, qui va de la promenade du dimanche sur la Marne à la compétition, est limitée aux fleuves, rivières et plans d'eau. Il semble se développer sur la Seine depuis les années 1830. C'est le loisir-type du parisien à la campagne, étant entendu que la campagne commence aussitôt franchies les portes de Paris. Déjà en 1854, l'aviron réunit entre 6 et 7000 amateurs, qui lui vouent une véritable passion. Mais il ne faut pas s'imaginer, sous le prétexte que l'investissement est limité, que l'aviron serait une activité populaire tandis que la voile serait réservée à l'élite. Car le *Paris Amateur Rowing Club* a pour président le Duc d'Albufera (fils du Maréchal Suchet, donc noblesse d'Empire, mais noblesse tout de même) et bien des membres sont titrés. Le *Rowing Club*, qui va fusionner avec la *Société des régates parisiennes*, sera à l'origine du succès de l'aviron en France à la fin du siècle. On voit, nous dit *le Rappel*, se tenir à partir de 1880 une compétition de 8 barré entre le *Rowing Club* et la *Société nautique de la Marne*, sur le modèle de la Boat Race qui oppose sur la Tamise le samedi veille de Pâques, l'université d'Oxford à celle de Cambridge<sup>5</sup>. Il semble bien que l'aviron soit l'activité nautique la plus répandue en cette fin de siècle. Et le *Gil Blas*, dans la revue de la presse, rapporte les propos du *Gaulois* qui note que :

Les sports nautiques, le canotage, le yachting et même parfois la pêche à la ligne, ont, dans le monde des littérateurs et des artistes, de nombreux et chauds partisans. M. Émile Zola est canotier, mais canotier très modéré, très inconstant. Guy de Maupassant était lui aussi grand ami de l'aviron : nous devons bénir cette passion, puisqu'elle nous a valu quelques-unes de ses plus remarquables nouvelles et aussi ce livre de douce nostalgie, *Sur l'eau*.

En réalité, Maupassant est bien plus qu'un « grand ami de l'aviron », c'est un passionné, qui rame sur la Seine comme un furieux, de jour comme de nuit, comme il l'écrit à sa mère, dans une lettre du 29 juillet 1875 :

---

<sup>5</sup>Le Rappel, 8 mai 1888, n° 6638

Quant à moi, je canote, je me baigne, je me baigne et je canote. Les rats et les grenouilles ont tellement l'habitude de me voir passer à toute heure de la nuit avec ma lanterne à l'avant de mon canot qu'ils viennent me souhaiter le bonsoir.

Canotier aussi, Jean Richepin. Quant au peintre Trouillebert ; il possède, paraît-il, « un véritable port où toute une flottille de bateaux à voiles et de barques de promenade fait escale. » Aviron, canotage à voile, nous restons, on le voit, dans le domaine de la navigation fluviale

### **Des activités encore marginales.**

Comme nous venons de le voir, les activités nautiques se déroulent majoritairement en rivière ou sur les plans d'eau, et le yachting, qui pour les puristes, désigne la navigation en mer, est encore peu répandu. Lorsque naît le journal *Le Yacht*, le 15 août 1861, les actualités de la plaisance ne sont pas suffisamment nombreuses pour remplir les colonnes d'un bimensuel. *Le Yacht* doit couvrir l'aviron, les régates en eau douce et sur mer, les courses hippiques, les beaux-arts et la pisciculture pour alimenter ses 4 pages. Dès le 15 décembre, le *Yacht* devient le *Sportsman*, journal des courses, des régates et de la pisciculture, lequel ne connaît que 6 numéros. Paraîtra aussi de 1868 à 1869 le *Yacht*, bulletin officiel de la navigation de plaisance, sports, littérature, théâtre, sur 4 pages, puis régulièrement à partir de 1878 le *Yacht*, hebdomadaire. Mais qu'il s'agisse du yachting dans son acception la plus large, tel que le défend le Yacht-club de France, ou un yachting limité à la navigation en mer, aux grands yachts, et aux courses internationales tel que le défend le journal *Le Sport*, ces loisirs sont le fait d'une minorité, sinon fortunée, du moins aisée, et largement urbaine. Combien y a-t-il de vrais yachts (entendant par là des bateaux capables de naviguer en mer, de plus de 5 tonneaux, en excluant les canots non pontés ? Nous n'avons guère d'autres sources d'information que *Le Yacht, histoire de la navigation maritime de plaisance*, publié en 1890<sup>6</sup>. L'ouvrage a été rédigé par Paschal Grousset, lequel écrit beaucoup sur tous les sujets, sous différents pseudonymes. Romancier, journaliste, traducteur, homme politique, Grousset utilise pour tout ce qui touche au sport, le nom de Philippe Daryl. Il affirme, le plus souvent, sans citer ses sources, et le fait qu'il commence la préface de son livre en prédisant la fin des chaussures à talons et la victoire définitive du talon plat fait naître quelques doutes sur la rigueur scientifique de son travail, l'enthousiasme semblant l'emporter sur la rigueur.

À la fin des années 1880, il y aurait donc, en France selon Grousset, 1049 yachts répartis de la façon suivante :

337 yachts à vapeur, dont 20 de plus de 100 tonneaux, et 5 de plus de 400 tonneaux (un navire de 400 tonneaux correspond à un bâtiment d'environ 50 m de long, dimensions déjà respectables pour une embarcation privée.

Les voiliers seraient au nombre de 712 : on compterait 47 goélettes (dont 9 de plus de 100 tonneaux), 77 yawls dont 5 supérieurs à 40 tonneaux, et 588 cotres (un seul mât). Cotre ne signifiant pas nécessairement « petit bateau », on recense 11 cotres de 15 à 50 tonneaux. François Puget,

---

<sup>6</sup>Daryl, Philippe. - *Le Yacht, histoire de la navigation maritime de plaisance*, Paris : Librairies-Imprimeries réunies, 1890.

dans son *Histoire des yachts en fer*, donne les chiffres suivants : 1866 : 200 voiliers de plaisance de plus de 6m, 1886, 1300 voiliers, dont 1000 de mer, 100 vapeurs de mer et 150 vapeurs de rivière.

Les associations sont présidées par les propriétaires de grosses unités. Marc Landry dans la chronique « Au jour le jour », parue dans *Le Figaro* du 10 mai 1892, fait le compte-rendu du banquet donné en l'honneur du contre- amiral Lagé, président de la toute nouvelle *Union des yachts français*, destinée à remplacer le Yacht-Club, dont beaucoup de membres n'avaient aucun lien avec la navigation. Les vice-présidents sont des propriétaires de yachts à vapeur, Eugène Pérignon, Arthur de Rothschild, le comte de Guébriant, le chocolatier Henri Menier. « L'Union » dit l'article, « a réuni 530 adhérents, dont 350 propriétaires de yachts ». - Il est assez probable que, sans être exclus, les propriétaires de voiliers de moins de 10 m ne se soient pas sentis à leur place dans cette société.

Si la plaisance se développe en France plus tardivement qu'en Angleterre, c'est aussi pour des questions de réglementation. En effet, jusqu'au milieu du XIXe siècle, en France, un bateau ne peut être qu'un bateau de pêche, un navire marchand, ou un navire militaire. Les plaisanciers n'existent pas, et théoriquement relèvent de l'inscription maritime, de sorte qu'en cas de contrôle, les propriétaires sont verbalisés. Mais un jour, un Malouin, Auguste Pagelet, titulaire du brevet de capitaine au long cours, se rend à Guernesey avec son petit cotre Tom Pouce. Contrôlé, il refuse de payer sa contravention, va en justice et obtient gain de cause. En 1850, l'État confère un cadre légal à la navigation de loisir en créant un rôle de plaisance.<sup>7</sup>

### **Un recours fréquent aux marins professionnels.**

La navigation astronomique est bien maîtrisée par la marine de guerre et par les capitaines au long cours, formés par les écoles d'hydrographie françaises qui jouissent d'une excellente réputation. En revanche, les maîtres au cabotage, ou les capitaines de pêche la pratiquent peu, lorsqu'ils ne l'ignorent pas totalement. On utilise les repères visuels, on navigue à l'estime. Avec l'habitude, la connaissance des lieux et des courants, les marins se repèrent sans difficulté, sauf lorsque la visibilité fait défaut. Alors, les risques de collision sont réels, d'échouage aussi. Il faut sonder, et posséder des cartes marines à jour lorsque l'on s'approche des côtes par temps de brouillard. Quant aux plaisanciers, rares sont ceux qui sont capables de naviguer au long cours sans recruter des marins professionnels. Sur les yachts à vapeur, la question ne se pose même pas : nous sommes à l'époque des machines alternatives et de la chauffe au charbon il faut un maître mécanicien, des graisseurs, des nettoyeurs, des chauffeurs, des soutiers, en plus du personnel en charge de la conduite du navire. Sur les grands yachts à vapeur, l'effectif de l'équipage peut dépasser les 40 hommes. Sur les voiliers, il faut aussi un équipage nombreux, car il n'existe aucun de ces appareils qui permettent à un seul homme de conduire un grand voilier. Pas de winch, pas de treuils électriques, pas d'enrouleurs et d'emmagasineurs de voiles, et bien entendu, pas de pilote automatique. On ne voit apparaître les voiles en synthétique et les Winches qu'au début des années 50.

À l'exception des propriétaires de grosses unités, les yachtmen ne s'aventurent pas très loin,

---

<sup>7</sup>Sonnac, Ewan, op. cit. p. 59

les régates ont lieu près du rivage et sont de courte durée. Peu nombreux sont ceux qui ont besoin de connaître la navigation. Certains plaisanciers ont des compétences, d'autres non. Ils recrutent alors des maîtres au cabotage, ou même pour la croisière hauturière, des capitaines au long cours. D'après Philippe Daryl, près de 3500 marins de métier seraient employés soit à plein temps soit à temps partiel par les plaisanciers, 1260 matelots sur les voiliers, et 1820 sur les vapeurs et 400 capitaines au long cours au maîtres au cabotage. Les salaires mensuels en vigueur dans les années 1880 seraient les suivants :

Capitaine au long cours 500 F

Capitaine en second : 250 F

Maître d'équipage 150 F

Matelot 75 F.

Si le bateau doit accueillir des passagers pour quelques jours, il faut, si l'on veut les héberger décentement, prévoir un maître d'hôtel à 150 F mensuels, un valet de chambre à 150 F, une femme de chambre à 100 F, un cuisinier à 100 F, un aide de cuisine à 80 F.

De toute évidence, la navigation de plaisance est un loisir assez coûteux, l'achat du bateau ou sa location n'étant qu'un élément de dépense parmi d'autres. Si l'on en croit Grousset, qui tente de persuader le lecteur que la plaisance n'est pas réservée aux personnes fortunées, un cotre coûte entre 700 et 800 F par tonneau, et « un joli cotre capable d'affronter la mer par tous les temps coûte entre 6000 et 8000 F. » Parfois, la multipropriété peut (tout comme aujourd'hui) répartir la dépense : le *Zingara*, futur *Bel Ami II*, avait deux propriétaires. Les grands yachts à vapeur (portant souvent des voiles auxiliaires) ne sont accessibles qu'aux grosses fortunes. Marc de Meulen, dans *La Marine Moderne*, que nous avons déjà cité, parle de bateaux qui coûtent 500 000 F, et dont l'entretien annuel revient à 80 000 F.

### **Promenade ou croisière ?**

La croisière est le plus souvent une croisière côtière, mais ce n'est pas la forme de plaisance la plus répandue, car les voiliers véritablement habitables sont rares à cette époque. Ce n'est habituellement que de la promenade d'une journée. La croisière hauturière est avant tout pratiquée par les propriétaires de grands yachts, comme les chocolatiers Menier. Parmi les plus connus, l'*Éros I* du Baron Arthur de Rothschild (1874) une goélette disposant d'un moteur à vapeur, long de 46,50 m . Son successeur, l'*Éros II*, (1885) est encore plus important : 67 m de long et 8,20 m de large. Il faut citer aussi *La Fauvette* d'Eugène Pérignon, qui fut le premier vapeur français de plaisance réellement important (38 m de long). Construite en 1869 au Havre, c'est une goélette à huniers en fer, connue pour avoir sauvé en 1875 équipage et passagers de la Normandie, un grand vapeur à quatre mâts qui avait été précipité par la tempête sur les rochers, au large de Cannes.

### **La course**

C'est en Angleterre ou aux États-Unis qu'ont lieu la plupart des régates sur mer, et ce, dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1851 a lieu la course historique organisée par le Royal Yacht Squadron autour de l'île de Whight. Elle est remportée par la goélette *America*, et donnera naissance à la Coupe de

l'America, en 1857, qui ne va reprendre qu'après la guerre de Sécession. Les années 1885-1886 marqueront la suprématie du sloop américain à dérive (coque large, légère et peu profonde) sur le yacht britannique étroit, à lourde quille, très inconfortable, illustrée par la défaite du challenger *Galatea* devant le défender *Mayflower*, lors de la Coupe 1886.

En France, pendant longtemps, les régates seront organisées sur des rivières ou des plans d'eau. Les régates de Nantes se tiennent par exemple sur l'Erdre, et celles du Havre en baie de Seine. Sur la Seine, les régates sont parfois intégrées dans des fêtes nautiques : ainsi, les premières régates d'Argenteuil, en 1850, comportaient aussi des joutes nautiques de mariniers. Si l'on connaît des régates dans la baie de Cancale et la baie du Mont-Saint-Michel dès le milieu du siècle, il faut attendre les années 1880 pour voir les sociétés de régates se multiplier sur les côtes bretonnes : La Trinité sur Mer en 1879, Lonctudy en 1881, Douarnenez en 1883, l'Île-Tudy en 1884. La situation de Cannes est particulière. C'est le seul port de Méditerranée qui connaît un développement aussi précoce de la plaisance. Les premières régates ont lieu en 1859, organisées par un Parisien, Léopold Bucquet, ingénieur des Ponts et Chaussées, canotier de Seine, venu à Cannes pour ménager sa santé fragile (il meurt du reste à 44 ans). Les premières régates de Cannes voient s'affronter les yachts de prestige. Et l'on note, fait remarquable, que plusieurs yachts, dont celui de Léopold Bucquet, sortent d'un chantier local, celui d'Honoré Arluc. À partir de 1880, on voit le Prince de Galles participer aux régates avec son Britannia.

### **La navigation de plaisance est-elle en cette fin de siècle un loisir de riches ?**

Nous connaissons le prix des bateaux, le prix de l'accastillage, des voiles... Dans ses divers écrits, Philippe Daryl affirme que le yachting n'est pas un loisir plus dispendieux qu'un autre : un yacht dit-il, se loue aussi facilement qu'il s'achète et un bateau se prête particulièrement bien à la location ou à la multipropriété (le Zingara, avant d'être vendu à Maupassant, a deux propriétaires). Il n'en reste pas moins que le coût de l'entretien est élevé, et que l'emploi de marins de métier est une charge importante. La bourgeoisie aisée peut y avoir accès à condition de limiter ses ambitions à de petits voiliers, mais la plaisance est avant tout une affaire de gens fortunés. Elle ne va se démocratiser qu'après la Seconde guerre mondiale, avec la construction en série de petites unités, l'emploi de nouvelles méthodes de construction qui font largement appel au contre-plaqué, au plastique, à la fibre de verre, mais aussi avec le développement de l'automobile. On peut alors tracter sur une remorque un petit bateau, évitant les frais de gardiennage ou d'anneau.

Des années 1880 à la veille de la Seconde guerre mondiale, le nombre de yachts ne va pas varier de façon significative<sup>8</sup>. Indépendamment d'autres considérations, l'accès au statut de yachtman en 1880 est une preuve incontestable de réussite matérielle et l'attrance pour la mer n'exclut pas le snobisme.

---

<sup>8</sup>Sonnec, Erwann, op. Cit., graphique 2, p 70.