Périssoire

dossier de présentation

e. alassoeur / avril 2016

introduction

Passionné de longue date par le canotage et ses embarcations, j'ai eu la chance de pouvoir acquérir, il y a presque quatre ans, cette périssoire. Elle dormait dans une grange d'une vaste propriété des bords de l'Yerres, à Quincy sous Senart, presque abandonnée. Malgré quelques ajouts elle est remarquablement bien conservée et ses formes correspondent aux périssoires de promenade de la fin du XIXe siècle.

Impossible de ne pas faire le rapprochement avec les peintures de Gustave Caillebotte, notamment le tableau «Périssoires sur l'Yerres» peint en 1877 visible lors de l'exposition consacrée à ce peintre à Yerres, avant qu'il ne retourne dans un musée outre atlantique.

Les peintures ou les photographies nous renvoient l'image d'un instant de l'histoire du canotage. Ces bateaux sont des marqueurs d'un passé révolu, témoins d'une envie simple d'aller sur l'eau, de se promener hors et loin de la ville.

La périssoire est certainement un des bateaux les plus simples, les plus rudimentaires des loisirs nautiques. Elles existaient déjà en 1863.

Bien que ne disposant pas de plaque, cette périssoire fut certainement construite par un chantier comme en témoigne les détails apportés aux finitions, la qualité des assemblages ou la finesse des extrémités. L'élégance des formes résulte d'un véritable savoir faire.

Aujourd'hui on découvre l'histoire du canotage et des loisirs nautiques grace aux travaux de recherches[1] et aux initiatives d'associations[2]. Les témoignages de cette histoire sont fragiles et peu nombreux, cette périssoire en fait partie.

Il semble important aujourd'hui que ces objets acquièrent une reconnaissance patrimoniale afin de les inventorier, de les étudier et de les protéger.

1 Frédéric Delaive auteur d'une thèse d'histoire contemporaire : Canotage et canotiers de la Seine, génèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs (1800-1860)

2 Le Carré des Canotiers à Joinville le Pont et Sequana à Chatou

L'origine du canotage remonte au début du XIXe siècle à Paris[1].

« Le canotage est une navigation populaire de bon enfant, succession de croisières en Seine et en Marne, de déjeuner sur l'herbe, de chansons et de danses à la mode » nous précise l'auteur.

Dans les années 1825-1830, Paris était un port de commerce où régnait une activité spécifique modelée par les professionnels de l'eau. Le paysage des berges était bien différent de celui d'aujourd'hui, il variait au rythme des saisons, en fonction du niveau de l'eau, le fleuve n'étant pas canalisé.

C'est dans ce contexte qu'apparaissent les premiers canotiers à l'imaginaire chargé de références maritimes. C'étaient de jeunes artistes, des étudiants ou des artisans et petits commerçants habitant le cœur de Paris qui louaient un bateau aux professionnels de l'eau. Ces embarcations étaient lourdes, solides et à fonds plats.

Les excursions se faisaient vers l'amont du fleuve, vers Bercy, Charenton ou vers l'aval, vers Saint Cloud. Parfois les parcours les menaient plus loin, à Saint Ouen par exemple. Cette promenade sur l'eau éveille les sens et la rivière devient une source d'inspiration pour des auteurs comme Alphonse Karr ou Guy de Maupassant par exemple.
Une nouvelle catégorie de promeneur apparaît : le canotier, et un nouveau véhicule : le bateau.

Ces premiers canotiers étaient des précurseurs, voir des explorateurs qui abandonnaient le temps de quelques heures la ville, le monde urbain pour la campagne.

La canalisation du fleuve à partir de 1840 et la progression du chemin de fer à partir de 1850 participent au développement du canotage. Les stations deviennent des lieux de pratique de ce nouveau loisir de plein air. On peut citer Joinville le Pont, Nogent sur la Marne, Asnières, Argenteuil ou Chatou sur la Seine. Ces lieux offrent un certain dépaysement qui est accentué par la présence d'iles à la végétation abondante. Elles représentent de nouveaux espaces d'exploration. Les guinguettes qui offrent l'occasion de danser et de boire ponctuent les promenades sur l'eau. Ces activités duraient le temps d'une journée, le dimanche, jusqu'au dernier train.

Le canotage se développant, différents courants ou sensibilités se dessinent, le canotage léger et le canotage sérieux ou sportif en réaction au premier. Ce dernier va rapidement se rapprocher du modèle anglais, du rowing, pour affirmer sa rigueur face aux excès et aux débordements de certains largement repris dans les caricatures (canotières aux mœurs légères, abondance d'alcool …).

le canotage, un très bref historique

collection : e. alassoeur

Le canotage se développe aussi dans le Centre. Ces nouveaux adeptes partagent les objectifs et les envies des canotiers parisiens. Ils sont attirés par la découverte de lieux inconnus pour certains et par les courses ou les défis pour d'autres.

collection : e. alassoeur

Les rivières secondaires comme le Loiret sont particulièrement prisées surtout avec l'arrivée du tramway à Olivet en 1873[3]. C'est là que s'est installé, en 1845, Paul Foret restaurateur, avec un établissement au bord de l'eau. Plus tard, l'autre rive se dotera également d'établissements renommés comme Le Pavillon Bleu ou A Madagascar. Ces lieux permettent de danser, de boire, de déjeuner et de canoter grâce aux locations de canots. Peu à peu le paysage se transforme avec la construction de garages à bateaux sur les anciennes parcelles en lanière des maraichers.
La compétition se développe aussi sur la Loire avec les régates internationales en 1880 à Orléans et à Tours. Peu de temps après, la Société Nautique du Loiret se crée en 1882 et le Rowing Club de Tours en 1884.

A Châteauroux[4], Firmin Batisse, un ancien de l'école de Joinville, souhaite créer une école de natation et de canotage. En 1903, il installe son établissement le long de l'Indre et construit des pontons, un plongeoir, des cabines privées, un vestiaire public ainsi que des canots et des périssoires. Il enseigne la natation mais on peut aussi déjeuner sur l'herbe ou partager un verre. C'est un lieu social unique dans la ville.

collection : e. alassoeur

Les Mouettes Blancoises furent créées le 24 juillet 1926, il s'agit d'une société nautique dont le but est de développer le goût de la natation et du canotage en périssoires. Cette société est basée au Blanc et compte pas loin d'une trentaine de membres. Elle organise des courses de périssoires sur la Creuse, des spectacles comme les fêtes vénitiennes (périssoires avec des lampions) et participe aux fêtes nautiques organisées dans des communes voisines. Cette aventure ne durera que quelques années.

La réglementation s'assouplit, l'ordonnance du 31 mars 1863 autorise la circulation des « out-riggers, yoles, skiffs, océans (…) ou périssoires, podoscaphes. Cela va permettre un développement des techniques de construction et de conception de ces petites embarcations. De nouveaux modèles plus adaptés aux pratiques du canotage voient le jour, construits avec des matériaux différents et plus légers. Le canotage se pratique partout, les baignades se développent également.

« Certains veulent allier les avantages de la navigation aux plaisirs du bain. Une longue caisse pincée aux extrémités, propulsée par une paire de pales reliées par un manche que l'on agite d'un mouvement similaire à la double-coupe des nageurs – bras lancés alternativement de l'avant vers l'arrière-, et la périssoire est née qui comble leurs vœux. Son franc-bord rasant l'eau, facilement chavirée, elle fait du pagayeur un nageur émergé autant qu'un canotier. »[2]

Gustave Caillebotte, périssoires sur l'Yerres, 1877

A l'image des différentes pratiques du canotage, il existe différentes périssoires : les périssoires de voyages, les périssoires de courses et les périssoires de promenade comme Alga.

Les périssoires de voyage sont peu courantes et sont principalement connues par les récits de voyage, à l'image de la « vagabonde » du capitaine Lancrenon pour son périple de la Seine à la Volga.

Comme l'ensemble des périssoires, la périssoire de course est propulsée par une pagaie double. Longue, effilée, elle dispose parfois de coupures pour permettre le transport. Le pont est entoilé et le pagayeur s'installe dans l'hiloire central, entre le dossier et le cale pieds. Le musée de la marine de Paris possède dans ses collections deux superbes périssoires de course.

La typologie des périssoires de promenade est encore différente, il s'agit d'une embarcation très simple, composée de trois planches assemblées. Parfois construites par leurs propriétaires, elles figuraient également aux catalogues de constructeurs célèbres comme Tellier, Seyler ou Lawrence plus tardivement.

Elles symbolisent ce désir simple d'aller sur l'eau.

Ces périssoires ont été peintes par Gustave Caillebotte qui leur consacre différents tableaux. Ces toiles comportent de nombreux détails qui ne sont pas sans évoquer Alga. Par ailleurs elles fournissent de nombreuses indications sur le personnage du canotier, sa tenue. On retrouve également ces périssoires dans les œuvres de Ferdinand Gueldry, peintre et fervent amateur de canotage.

Ferdinand Gueldry, un jour de régates, 1890

le canotage, un très bref historique

Gustave Caillebotte, périssoires sur l'Yerres, 1878

collection : e. alassoeur

Ferdinand Gueldry, huile sur panneau, collection privée

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

2 Ravel P. de, Thoisy-Dallem A. de (dir.), *Canoës et kayaks la découverte d'un nouveau monde*, Paris, Musée national de la Marine, 2004, p. 14-15.

3 Pillon L., «La Loire Moyenne de Saumur à Orléans»*, Au fil de la Loire plaisance et canotage*, Chateauneuf sur Loire, Musée de la marine de Loire, 2013, p. 31-38.

4 Briant-Faguet E., « À la recherche de Firmin Batisse. Pionnier de la natation et du canotage sur l'Indre » , *La Bouinotte*, n° 27, 1989, p. 16-20.

nom du bateau	**alga**
type d'embarcation	**périssoire**
équipage	**1 avec pagaie double**
année de construction	**avant 1900**
constructeur	**non renseigné**
propriétaire	**emmanuel alassoeur**
date d'acquisition	**2012**
longueur hors tout	**4,60 m**
largeur	**0,46 m**
creux ou hauteur	**0,17 m**
accastillage	**pagaie plus récente mais avec des pelles en forme de feuilles de lauriers**
matériaux	**coque en résineux (pichpin?) / triangle d'étrave en frêne tout comme les membrures / bauquière en acajou**
poids	
propriétaire précédent	**bateau retrouvé dans une villa des bords de l'Yerres, à Quincy sous Senart, 14 rue du petit Quincy**
travaux	**aucun travaux depuis l'acquisition**

la périssoire

La périssoire Alga a certainement été réalisée par un constructeur. En effet la finesse des formes, la qualité des assemblages et le soin apporté aux détails sont autant d'éléments justifiant cette hypothèse.

Elle est construite en résineux. Les flancs latéraux sont réalisés dans une même planche qui est ensuite refendue. On retrouve ainsi les mêmes textures de part et d'autres. Ces planches d'environ 6mm d'épaisseur sont ajustées sur la rablure des étraves et maintenues en place par des clous. Le fond est légèrement plus épais, 8 mm. Il est renforcé à deux endroits par des planches formant assise et repose pieds. Le dossier est encore en place (mais incomplet); le cale pied, élément amovible, a disparu.

Les membrures en frêne, en forme de L entrecroisées, sont peu nombreuses et d'une extrême finesse, elles participent à la cohérence et la rigidité de l'embarcation, tout comme les triangles avants et arrières. Des serres bauquières soulignent la partie haute des bordés.

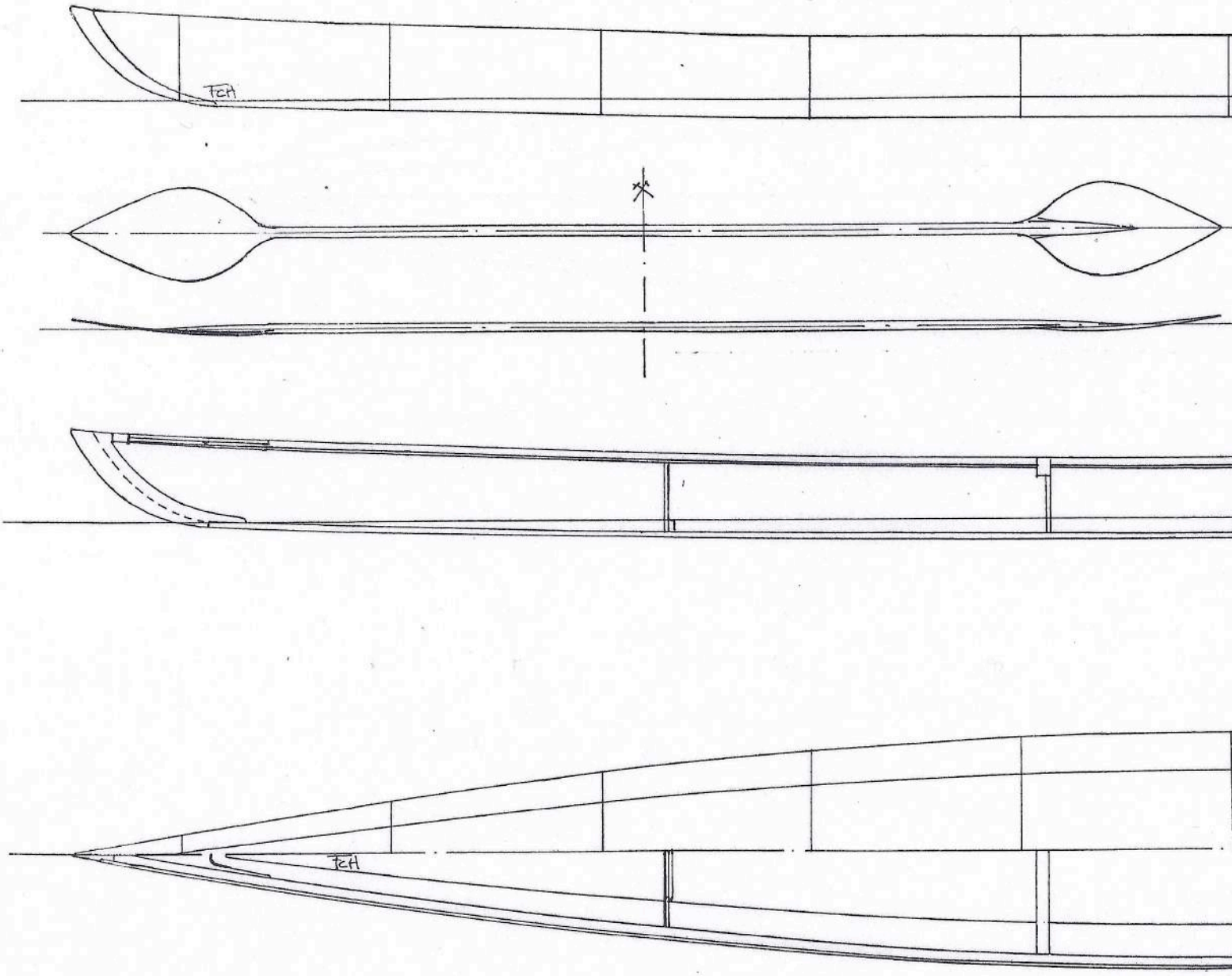
La périssoire n'a subi aucune transformation et aucune restauration n'a été réalisée depuis l'achat du bateau. On notera toutefois la présence incongrue mais évidente de certaines pièces qu'il conviendra de retirer lors d'une restauration : pièce de bois formant support dérive, bloc formant cale pied et crochets pour un safran.

la périssoire

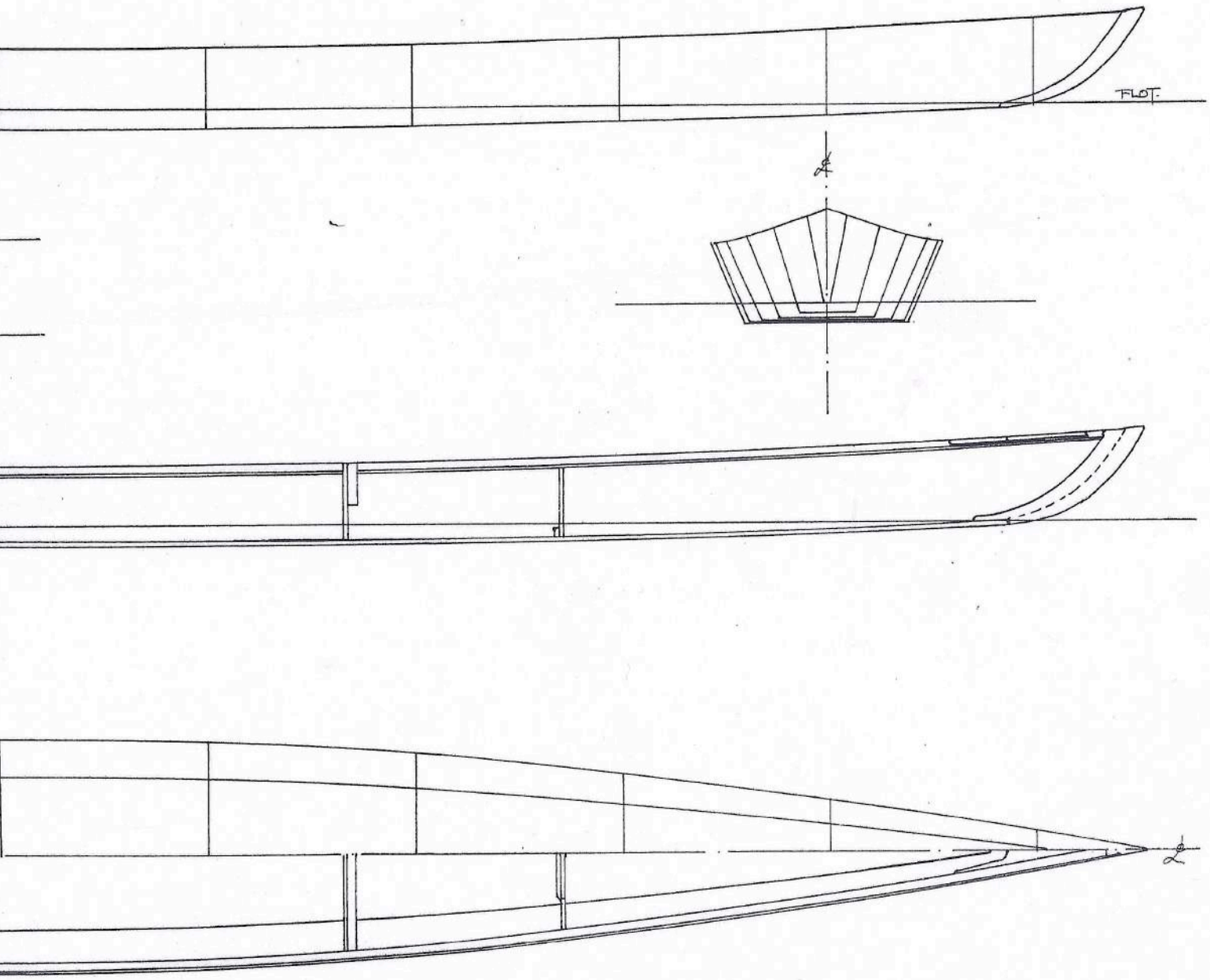
Périssoire
dossier de présentation / e. alassoeur / avril 2016

la périssoire

Périssoire
dossier de présentation / e. alassoeur / avril 2016


TCH
TCH

relevé



PÉRISSOIRE
YERRES
~ 1870
F. CHEVALIER ©2015

Périssoire

annexes

Frédéric Delaive

Docteur en histoire, il est l'auteur d'une thèse : Canotage et canotiers de la Seine, génèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs (1800-1860).
Il est l'auteur de nombreux ouvrages et textes sur le canotage et les loisirs nautiques.
Il contribue au développement de l''association le Carré des Canotiers.
Depuis 2012 il est commissaire de la Régate 1900, manifestation faisant revivre l'époque du canotage avec des embarcations anciennes.
Aujourd'hui, il travaille sur le projet d'Itinéraire Culturel Européen sur les bords de la Marne.

François Chevalier

Architecte naval, il enseigna pendant douze ans, à l'école d'architecture de Nantes, l'architecture navale, son histoire et sa représentation.
Il est l'auteur d'ouvrages de référence sur l'histoire de la plaisance française et internationale.
Avec Jacques Taglang, il se consacre pendant quatre ans à l'histoire de la Coupe de l'America, puis quatre autres années à la plaisance Anglaise et Américaine au XIX siècle.
Aujourd'hui, il prépare avec celui ci un ouvrage sur les Impressionnistes et le début de la plaisance sur la Seine.

Patrice de Ravel

Editeur et libraire, il est également historien du canoë et du kayak. En 1993, il lança le premier rassemblement de canoës anciens et rédigea de 1995 à 2003, pour la revue *Canoë-Kayak Magazine*, les articles de la rubrique «Pionniers».
Pour célébrer le centenaire du Canoë-Kayak Club de France, il fut commissaire de l'exposition «Canoës & kayaks, la découverte d'un nouveau monde» co-organisée en 2004 par le musée Adrien Mentienne de Bry-sur-Marne et le musée national de la Marine, puis présentée en 2005 au port-musée de Douarnenez.

Membre des associations Anciens Internationaux Français de Canoë-Kayak (AIFCK) et Carré des Canotiers, il contribue à l'établissement de la bibliographie francophone sur le canoë et le kayak de 1845 à nos jours et au répertoire des sites de pratique.

Publications :
- *French and Spanish Books*, in *Canoe and Kayak Books*, Jerry Cassel (dir.), The Wilderness Collection, Lawton (MI) USA, 1997.

- préfaces de *Croisières en canoë, 1908-1912*, Le Canotier, 2000 et *La rivière inconnue, voyage-exploration d'un artiste-graveur sur l'Arroux en 1866*, Le Canotier, 2006.
- *Canoës & kayaks, la découverte d'un nouveau monde*, musée national de la Marine, 2004, catalogue de l'exposition.
- *Les valeurs de l'eau vive*, in Bulletin de Mountain Wilderness, 2009.
- *La caresse de l'onde*, Transboréal, 2009.
- articles divers dans *Canoë-Kayak Magazine*, *Paddle World,* depuis 1995.

Michel Seyler

Ancien loueur de bateaux et descendant de trois génération de constructeurs installés en région parisienne (Courbevoie, Joinville Le Pont, Le Perreux sur Marne), il effectue des recherches généalogiques sur de nombreux constructeurs.
Il participe à l'analyse technique et historique des embarcations anciennes et depuis quelques années, il préside le jury de la Régate 1900.
Un article sur cette dynastie paraitra dans le prochain numéro de la revue *chasse marée*.

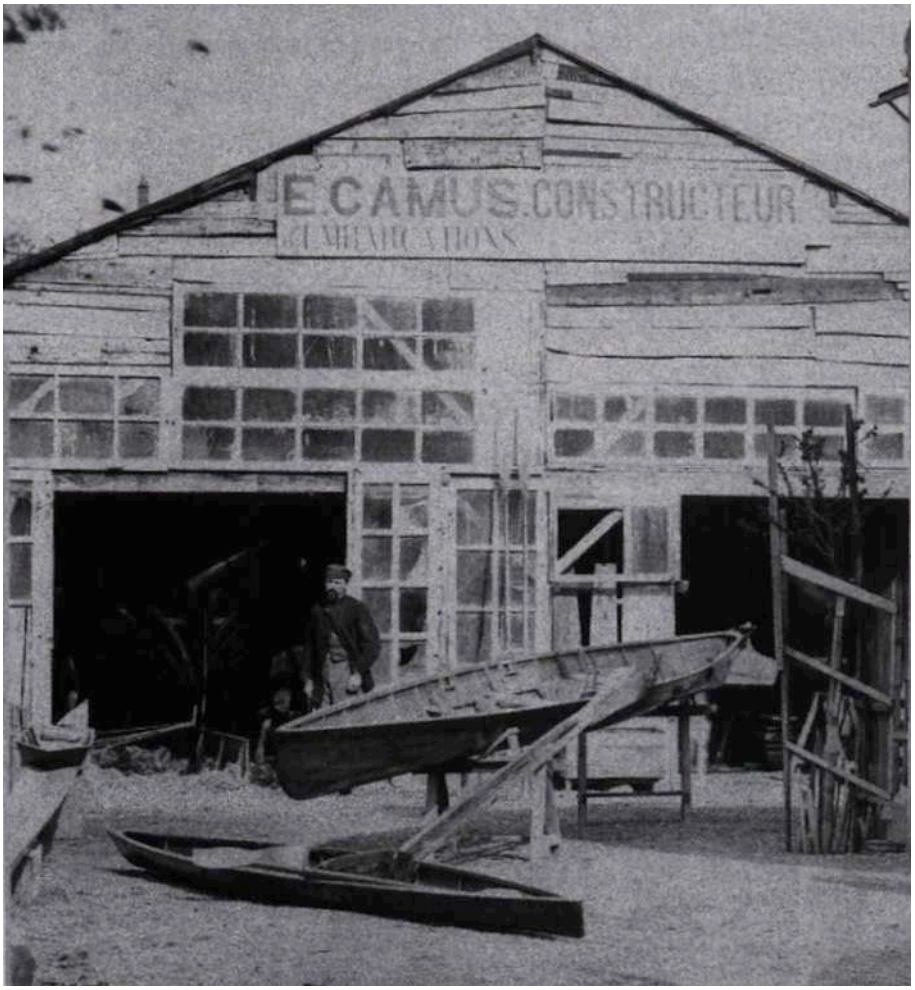
La périssoire de l'Yerres d'Emmanuel Alassoeur
Argumentaire historique en vue d'une protection au titre des Monuments historiques

Frédéric DELAIVE, Docteur en histoire contemporaine.
Chercheur, membre associé au CERHIO, Université de Rennes 2, UMR CNRS 6258

Avant propos

Dès la Révolution de 1789 et les changements politiques et sociaux qu'elle induit, certains Parisiens veulent conduire leur barque par eux-mêmes en rompant avec la « promenade sur l'eau traditionnelle[1] » qui se fait sous la conduite d'un bachoteur, un rameur de profession. En s'affranchissant des réglementations qui imposent sur la Seine le bachot (barque à fond plat et à levée), ces individus entendent choisir leur type de bateau et faire de la voile dans Paris. Si les diverses embarcations des peuples extra-européens sont connues du public grâce aux récits de voyage des explorateurs ou à des œuvres d'artistes, ce n'est pas dans une « pirogue » d'indigène que les Parisiens s'imaginent, mais dans le canot des marins. Ils en importent de Rouen ou du Havre avant d'en faire construire à Paris. Par l'ordonnance de 1840, la Préfecture de police avalise la circulation des voiliers sur la Seine et réglemente leur taille[2]. C'est à cette époque que le néologisme « canotage » est forgé pour désigner la navigation des « canotiers parisiens ».

À l'origine, les canots étaient solidement construits en chêne. Les équipiers, s'associant pour les louer ou les acheter, les utilisaient à la voile et/ou l'aviron pour la promenade et/ou la course. À partir des années 1850, l'usage et la forme des embarcations évoluent. Les amateurs et constructeurs, recherchant légèreté et vitesse par l'emploi de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques, mettent au point des « clippers », des voiliers à dérive, des yoles en acajou et des « périssoires » (**Document 1**), embarcations monoplaces à fond plat et à pagaie double inspirées de celles des Groenlandais[3] . Avec ce type d'embarcation officiellement reconnue par l'ordonnance de police de 1863[4], l'individu se libère des contraintes associatives de l'équipage, des frais et de l'entretien du canot. Du fait de son envergure réduite et de son faible tirant d'eau, les petits cours d'eau et bras d'îles deviennent accessibles. Les perspectives et les sensations du pagayeur, assis sous la ligne de flottaison et faisant face à la marche, changent (**Document 2**). Les *Périssoires* peintes par Gustave Caillebotte témoignent de cet enfoncement dans la verdure des cours d'eau et des berges mais aussi des nouvelles pratiques corporelles et nautiques de canotiers capables de se sauver des périls grâce à leur maîtrise de la natation. Par son faible coût à l'achat et la facilité de la construire soi-même à l'économie, cette « caisse pincée aux extrémités[5] », ouvre la plaisance à de nouvelles catégories de population. La périssoire devient l'embarcation emblématique des plages du littoral ou fluviales, des petites sociétés nautiques (**Document 3**) et des associations de natation populaire, comme les « Enfants de la Vienne » à Limoges ou les « Mouettes blancoises » sur la Creuse, qui essaiment en province dès la fin du XIXe siècle.



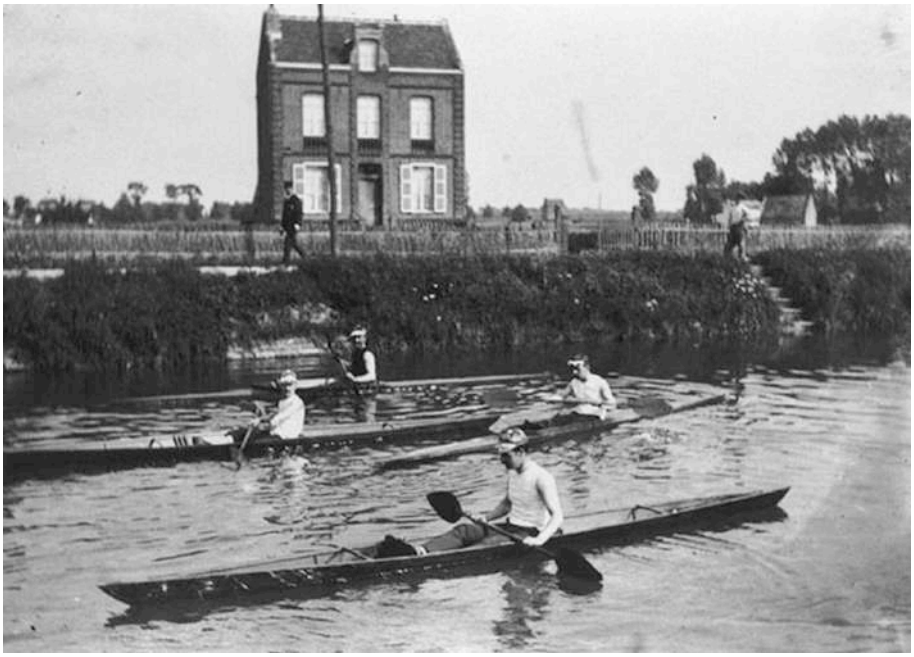
Document 1: Une périssoire au premier plan chez CAMUS constructeur à Asnières vers 1860. Photographie de la Collection Mallet, archives municipales d'Asnières

Document 2 : Périssoire à Asnières vers 1860. Photographie de Jules Yvon, archives de la FFA Nogent-sur- Marne

Argumentaire historique

Par la facilité à les construire puis à les transformer au gré de sa fantaisie, il existe une multitude de périssoires : rien de semblable – hormis le principe de la pagaie double – entre les périssoires cauchoises utilisées pour se jouer des vagues et celles construites par Firmin Batisse, l'« Amiral[6] » de Châteauroux, pour jouer sur et dans l'Indre ; entre les périssoires de course (pontées et à coupure pour le transport par chemin de fer), les périssoires de promenade totalement ouvertes et les Rob Roy mis au point par John MacGregor pour réaliser ses croisières. Que dire des différents modèles vendus par correspondance comme la « Mignonne » en pin du Nord par la « Manufacture française d'armes et de cycles de Saint-Etienne » ou ceux vendus par « A la flotte française » ?

Par leur taille réduite, les périssoires sont plus faciles à conserver que les voiliers et les yoles. Il en existe encore beaucoup et partout. Souvent de types assez récents. Elles sont visibles dans les musées et sur l'eau par exemple lors de la « Régate 1900[7] ». En revanche, il est très rare de trouver une embarcation d'une forme aussi ancienne que celle découverte par Emmanuel Alassoeur : cette dernière est très proche des périssoires visibles sur les documents 1 et 2 qui ont été utilisées des années 1860 aux années 1890. Il est exceptionnel d'en trouver une semblable à celle qu'utilisaient les frères Caillebotte lors de leur navigation sur l'Yerres ; exceptionnel encore de la trouver sur les lieux mêmes de leurs évolutions, en amont de leur maison familiale. Suite au décès de leur mère en 1878 et de la vente de la maison des bords de l'Yerres en 1879, Martial et Gustave Caillebotte ont revendu sur place, donné à des voisins ou abandonné leur flottille dans le garage de la propriété. Le temps des jeux en périssoire et en yole étant révolu[8], l'un s'est marié, l'autre s'est installé au Petit-Gennevilliers afin d'assouvir sa passion de la voile. Il serait tentant de déduire de cette origine géographique et de cette similitude visuelle l'identité des premiers propriétaires de la périssoire d'Emmanuel Alassoeur. En l'état actuel des recherches, rien ne l'autorise et il est fort peu probable de la découvrir un jour tant ces petits bateaux étaient fréquents à cette époque et faciles à construire par soi-même ou par un charpentier local **(Document 4)**. Comme celle d'Emmanuel Alassoeur, les périssoires des Caillebotte ne possédaient peut-être pas de plaque de constructeur : beaucoup – souvent de construction domestique – n'en possédaient pas[9]. Mais est-ce parce que son propriétaire aurait-été célèbre ou pour nourrir la narration impressionniste que ce bateau doit être protégé ? Outre son ancienneté, si la périssoire d'Emmanuel Alassoeur, qui a volontairement été laissée dans son jus pour faciliter investigations et relevés comme ceux entrepris récemment par François Chevalier, mérite d'être classée ce n'est pas pour son état de conservation ou pour son caractère exceptionnel (ces bateaux sans qualité justement n'en ont pas) ; c'est parce qu'elle est l'emblème parfait de ces embarcations de peu qui ont accompagné l'apprentissage de la natation en France et diffusé la navigation de plaisance dans des catégories de la société qui n'y avaient pas accès. C'est cela qui, aujourd'hui, fait de la périssoire d'Emmanuel Alassoeur un bateau exceptionnel qui mérite attention et protection.



Document 3 : Périssoires du Sport Nautique de Douai sur la Scarpe en 1891. Photographie d'Augustin Boutique conservée au Musée de la Chartreuse à Douai

Document 4 : F Constant, constructeur de bateaux sur l'Yerres à Villeneuve-Saint-Georges avant 1914. Détail d'une carte postale ancienne (collection particulière)

1 DELAIVE F., *Canotage et canotiers de la Seine, genèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs (1800- 1860)*, thèse d'histoire contemporaine, dir. A. CORBIN, Université de Paris, I, t. I, p. 22-185.
2 « Ordonnance de police du 25 octobre 1840, concernant la police de la navigation des rivières, canaux et des ports, dans le ressort de la préfecture de police », *Collection officielle des ordonnances de police depuis 1800 jusque 1844*, Paris, Dupont, 1845, t. III, p. 402.
3 RAVEL P. de, THOISY-DALLEM A. de (dir.), *Canoës et kayaks la découverte d'un nouveau monde*, Paris, Musée national de la Marine, 2004, p. 14-15.
4 « Ordonnance concernant la police des petites embarcations, des Régates et des divertissements nautiques du 31 mars 1863 », *Ordonnances et arrêtés émanés du Préfet de police, années 1863-1868*, Paris, Boucquin, 1880, p. 33-34.
5 RAVEL P. de, THOISY-DALLEM A. de (dir.), *Op. cit.*, p. 15.
6 BRIANT-FAGUET E., « À la recherche de Firmin Batisse. Pionnier de la natation et du canotage sur l'Indre » , *La Bouinotte*, n° 27, 1989, p. 18.
7 http://carredescanotiers.fr/batreg1900.html
8 Conformément à des usages révélés chez d'autres canotiers : DELAIVE F., *Op. cit.*, t. II, p. 400-403.
9 Par exemple, la périssoire grise, plus courte et plus frustre de construction, du Musée de la Batellerie de Conflans- Saint-Honorine, est aussi sans plaque mais on sait qu'elle appartenait au Comte Doria protecteur des Impressionnistes parce qu'elle a été retrouvée dans les communs du château.

FRANÇOIS CHEVALIER

25 AVENUE PHILIPPE AUGUSTE
75011 PARIS France

JOURNALISTE AUTEUR HISTORIEN

TELEPHONE
33.(0)1.44.93.24.50
fracheval@free.fr

Emmanuel Alassoeur

Ref. : Périssoire de l'Yerres

Paris, le 4 avril 2016

Il peut paraître incongru de classer au répertoire des Monuments Historiques une modeste embarcation faite de quelques planches et présentant des formes peu élaborées au premier abord.
Pourtant, la périssoire découverte par Emmanuel Alassoeur présente un intérêt historique tout particulier. Il faut savoir que la propriété du père de Gustave Caillebotte, à Yerres, possédait une remise à bateaux qui se trouvait à la sortie du petit canal qui faisait un détour dans les jardins. Or il ne reste rien de cette construction, et aucune des embarcations qui y étaient n'ont pu être conservées.
Retrouvée à quelques boucles de l'Yerres dans une propriété de la même époque que celle des Caillebotte, la périssoire est un vestige d'une extrême importance pour l'histoire du canotage, et il est très probable que Gustave Caillebotte et ses frères connaissaient les propriétaires de cette embarcation, et leur rendaient visite, avec les mêmes périssoires.
De toute évidence, cette périssoire date de l'époque des Impressionnistes, et il ne reste aucune des embarcations représentée par ceux-ci, à mon plus grand regret, car je travaille depuis dix ans sur un ouvrage sur les début de la plaisance et l'Impressionnisme.
J'ai moi-même reconstitué les plans du voilier Le Lézard, conçu par Gustave Caillebotte, afin qu'il soit reconstruit. Il navigue à Marseille depuis plus de quinze ans ; une merveille de reconstruction en respectant les matériaux et les méthodes de construction, mais il ne peut, contrairement à cette périssoire, faire l'objet d'un Monument Historique.

En espérant que vous trouviez des personnes sensibles à la rareté de votre trouvaille et à l'intérêt culturel de cet objet, afin qu'il soit intégré au répertoire des Monuments Historiques.

François Chevalier

Patrice de Ravel
206 rue du Moulin à vent
76760 Yerville

Monsieur Emmanuel Alassoeur
18 route de Mosnay
36330 VELLES

Yerville, le 16 mars 2016

Cher Emmanuel,

Tu m'apprends par ton courrier du 14 mars ton souhait de présenter ta périssoire de l'Yerres pour son inscription à l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques.
Cette nouvelle me ravit et je ne peux que t'encourager.

Les périssoires sont la genèse même de notre sport, le canoë-kayak. Elles sont — et très largement — antérieures à toute pratique récréative du canoë ou du kayak.
Il est de bon ton de souligner que les Anglais sont, d'une façon générale, à l'origine des sports modernes, mais je ne manque jamais de rappeler que John MacGregor, fondateur en 1866 du premier club de canoë de la planète, le Canoe Club aujourd'hui Royal Canoe Club, a croisé des périssoires sur la Marne en amont de La Ferté-sous-Jouarre l'année précédente lors de son périple à la pagaie sur les eaux continentales : "*Now and then a pleasure-boat was seen, and there were several canoes at some of the towns, but all of them flat-bottomed and open, and desperately unsafe — well named "perissoirs.*"" écrit-il dans son *1000 miles in the Rob Roy Canoe*, publié à Londres en 1866.
Fond plat, ouvert et désespérément instable, c'est à croire que MacGregor avait vu ton bateau.
Et, bien que Frédéric Delaive cite dans sa thèse *Canotage et canotiers de la Seine* une Ordonnance de la Préfecture de police de Paris du 31 mars 1863 qui réglemente *intra-muros* la police des petits bateaux dont les périssoires, le récit de John MacGregor atteste bien que ces bateaux n'étaient pas seulement parisiens. Si mode de la périssoire il y eut, elle fut largement partagée.
C'est ce que j'avais montré dans l'exposition "Canoës et kayaks, la découverte d'un nouveau monde" au musée Adrien Mentienne de Bry-sur-Marne puis au musée national de la Marine, en 2004, en présentant, dès l'entrée, la périssoire Dossunet de la FFCK.

Les périssoires, avant d'être des bateaux de voyage comme put l'être celle de la FFCK ou bien *Vagabonde* du capitaine Lancrenon, aujourd'hui conservée au musée de Port-Rhu à Douarnenez, ou même des bateaux de course comme *Punch* et *Judy* qui sont au musée national de la Marine, étaient des "bateaux du dimanche", des objets ludiques, à l'image de celle que tu proposes à l'Inventaire supplémentaire des MH.
Ces petites embarcations, comme l'a montré F. Delaive, sont l'un des symboles de la liberté

acquise et de la prospérité de la seconde moitié du XIXe, et demeureront bien ancrées dans les pratiques jusqu'au début du XXe siècle.

Hélas, si la simplicité de leur construction a manifestement facilité la diffusion des périssoires, ni cette simplicité ni leur usage n'ont favorisé leur conservation ni incité leurs propriétaires puis leurs descendants à en prendre un soin particulier.
La périssoire matérialise "l'avènement des loisirs" selon le mot d'Alain Corbin. Elle était un objet du temps libre, souvent façonné à la va-vite, sans utilité pratique donc considéré comme futile (en réalité mal ou pas considéré du tout) ; en un mot : elle était un objet négligeable.

Ta périssoire de l'Yerres, ni de course ni de voyage, de bonne facture cependant, et très bien conservée est, à ce titre, exceptionnelle.

Mais elle l'est également par sa ressemblance avec celles peintes par Gustave Caillebotte. Elle incarne littéralement cette pratique — aller sur l'eau — si banale qu'elle en était devenue invisible sauf à travers les yeux de quelques artistes comme Caillebotte, Seurat ou Gueldry.
En voyant ton bateau, cette similitude entre la représentation des périssoires via des tableaux très connus et l'objet lui-même accroît l'envie de chacun d'en savoir plus, de mieux connaître ces petites embarcations du XIXe ; elle ouvre une porte supplémentaire vers leur compréhension et débouchera, espérons-le, sur des études approfondies.

Enfin, ta périssoire est si rare que, lors de l'exposition "Caillebotte à Yerres, au temps de l'impressionnisme" organisée en 2014 à la Propriété Caillebotte, où furent rassemblées trois de ses quatre toiles représentant des périssoires, il ne fut présenté en complément qu'une baladeuse de la Marne et non ta périssoire de l'Yerres (ou une autre semblable, mais en existe-t-il une autre autant dans son jus et aussi bien conservée ?) qui, beaucoup plus saisissante, n'aurait sans doute alors pas été reléguée en fond d'exposition.
Faute d'avoir été inventorié, ton bateau, inconnu, n'a pas pu être sollicité, et il est à craindre que ce contresens, véniel sans doute mais caractéristique d'un défaut de connaissance des petits bateaux de loisirs, se renouvelle si rien n'est fait.

Pour toutes ces raisons et bien d'autres encore, je souhaite ardemment que ta démarche aboutisse.

Bien à toi.

Patrice de Ravel

Noisy le Grand, le 5 Avril 2016

Monsieur Michel SEYLER
4 rue de la Liberté
93160 Noisy le grand

Monsieur Emmanuel ALASSOEUR
18 Route de Mosnay
36330 Velles

Cher Monsieur Emmanuel ALASSOEUR,

Je crois savoir que vous projetez de présenter la périssoire « Alga », dont vous êtes le propriétaire, devant la commission d'inscription à l'inventaire des monuments historiques.

Je ne peux que vous encourager, et vous apporter mon soutien dans cette démarche que je considère légitime, au vu de l'intérêt des caractéristiques techniques et historiques que présente ce bateau.

De construction simple, mais de belle facture, il est le reflet parfait de ces petites embarcations propulsées à la pagaie double, qui de par leur périlleuse instabilité, étaient dénommées « périssoires », et qui constituaient pour les classes modestes en ces années 1870 - 1880, les emblématiques objets de ce loisir sportif naissant, qu'était le canotage.

Ses formes simples et la ligne épurée de cette petite embarcation de plaisance, ne font que souligner l'excellence de sa technique de construction. La perfection des assemblages des bordés sur les râblures d'étraves, et ceux des bauquières sur les élégants petits pontages avant et arrière, attestent d'un travail, que ne renieraient pas des constructeurs aussi prestigieux qu'Auguste Tellier ou Alphonse Wauthelet, présents en ces dernières décennies du 19 ème siècle, quai de Bercy à Paris.

On se doit de regretter l'absence de la plaque de son constructeur que devait arborer ce bateau, mais trop d'entre eux ont été les victimes des collectionneurs, qui en les dépouillant de leurs signatures, les ont rendus orphelins, mais heureusement, la qualité du travail de leurs géniteurs leur ont conservé leurs nobles origines.

On appréciera également l'original mode d'assemblage des deux bordés et du fond, qui est réalisé par deux équerres que l'on pourrait qualifier de « membrures-varangues », se croisant et se jumelant sur le fond. Cette technique assez inédite dans ce genre de bateau, s'avère très performante, et son efficacité est telle que son concepteur les a limité à deux unités pour l'ensemble du bateau, le complément de maintien des bordés, étant réalisé par la présence du dossier du pagayeur et de la barre de pieds.

Il ne s'agit pas là d'un bateau destiné à des utilisateurs fortunés, il n'est pas réalisé en bois d'acajou, ainsi que la classe bourgeoise de l'époque l'aurait exigé, mais le résineux qui a été employé pour la réalisation de la coque, présente l'avantage de lui conférer plus de durabilité et de résistance aux agents climatiques, ce qui nous le présente aujourd'hui dans cet excellent état de conservation.

Bien que la mise en œuvre de ce bois résineux soit moins facile à travailler qu'une essence exotique, on ne peut que féliciter son constructeur pour avoir atteint son excellent niveau de finitions.

En dehors de ces considérations techniques, vous êtes là en possession d'un bateau historiquement très intéressant, et je me permets de vous féliciter d'avoir recueilli et sauvé ce témoin de l'âge d'or du canotage.

Sans votre louable démarche, et celles de vos congénères qui œuvrent pour la sauvegarde et la renaissance de ces bateaux qui étaient déjà délaissés depuis plusieurs décennies, cette tranche de notre patrimoine serait disparue, et avec elle, la mémoire du savoir faire de toute la corporation de la construction des bateaux de plaisance en bois, ainsi que le souvenir de tous ces constructeurs qui ont tant œuvré pour ces loisirs populaires si caractéristiques de cette époque.

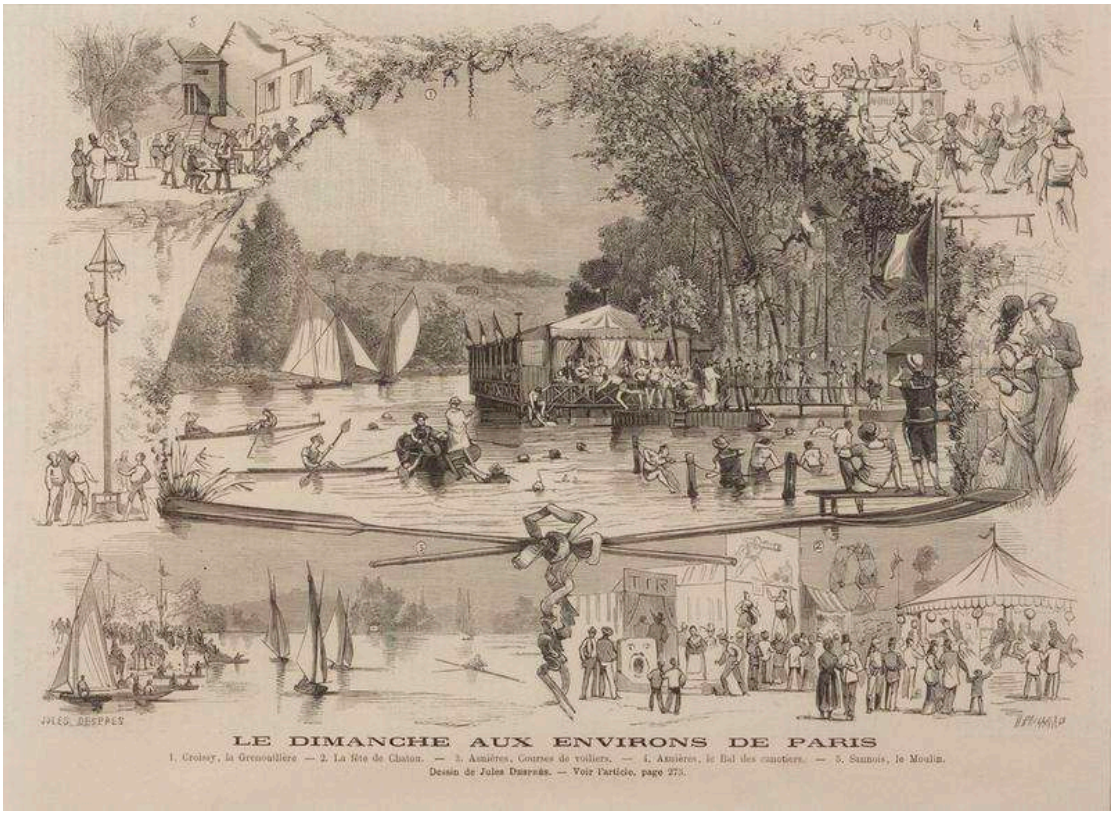
Je me refuse de croire que ce soit uniquement le hasard, qui ait conduit cette périssoire sur les berges de le rivière Yerres, là où vous l'avez découverte, et qui apparaît de toute évidence s'être échappée d'une des toiles du peintre Gustave Caillebotte, qui a de si nombreuses fois autour de l'année 1877, représenté avec tant de talent et de précisions ces frêles esquifs.

J'espère et je souhaite, qu'au nom de la conservation de ce patrimoine, injustement oublié, cette périssoire si représentative de ces petits bateaux qui sont les premiers acteurs de la naissance de cet important phénomène de société, qui a conduit au développement de ce qui est aujourd'hui l'industrie de la navigation de plaisance, retiendra l'attention des membres de la commission de l'inscription à l'inventaire des monuments historiques.

Veuillez accepter, cher Monsieur Alassoeur, toutes mes félicitations pour votre action et votre engagement pour cette cause, et recevez mon amicale et sincère considération.

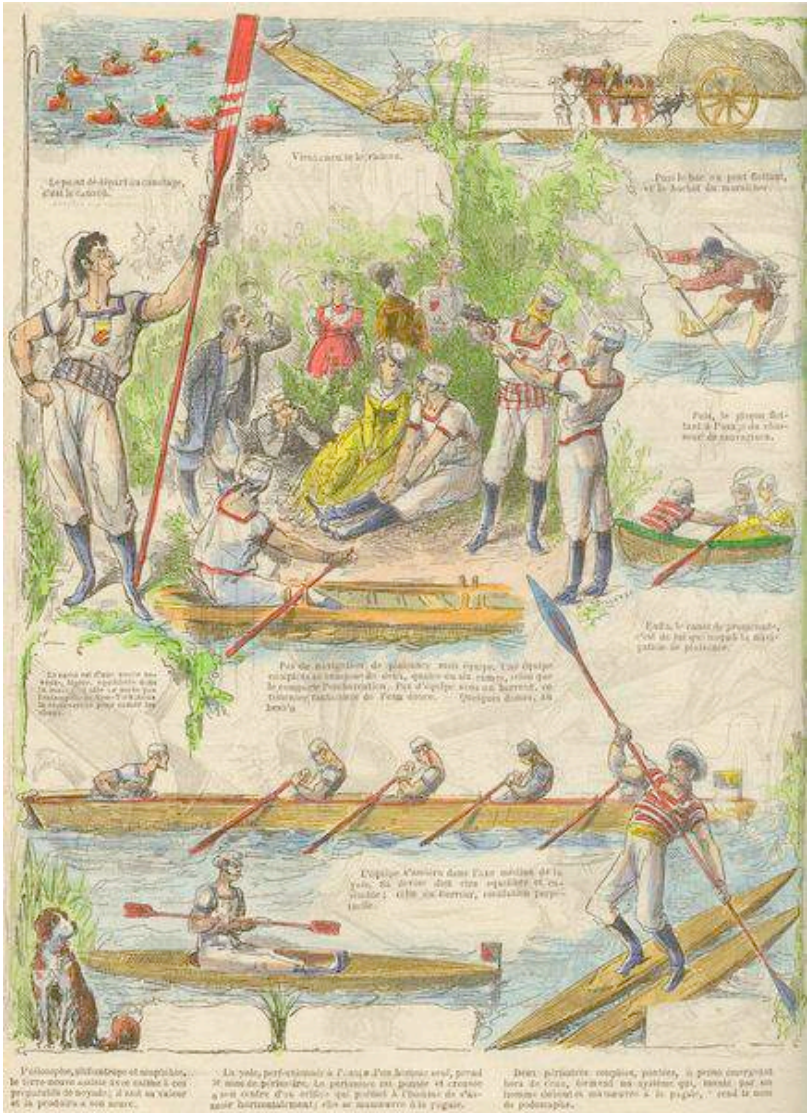
Michel SEYLER

Ancien loueur de bateaux
Descendant de trois générations de constructeurs
Installés en région parisienne depuis 1874
(Courbevoie, Joinville-le-Pont, Le Perreux sur Marne)



dénomination : **coupure ; journal ; à compartiment**
titre : **LE DIMANCHE AUX ENVIRONS DE PARIS**
Auteur/exécutant : **DESPRES Jules (dessinateur) ; PAISSART h (graveur)**
Lieu de création/utilisation : **France**
Période création/exécution : **4e quart 19e siècle (1878)**
Lieu de conservation : **Chatou, La Gare d'eau**

extrait notice et photo base joconde



dénomination : **coupure ; journal ; à compartiment**
titre : **LE SPORT NAUTIQUE SES ORIGINES ET LA MANIERE DE S'EN SERVIR**
Auteur/exécutant : **GILLOT (graveur)**
Lieu de création/utilisation : **France**
Période création/exécution : **3e quart 19e siècle (1868)**
Lieu de conservation : **Chatou, La Gare d'eau**

extrait notice et photo base joconde

dénomination : **périssoire**
titre : **ANDRESY**
Auteur/exécutant : **anonyme**
Lieu de création/utilisation : **France, Ile de France**
Période création/exécution : **1ère moitié 20e siècle**
Lieu de conservation : **Chatou, La Gare d'eau**

extrait notice et photos base joconde

dénomination : **périssoire**
titre : **PROSPER**
Auteur/exécutant : **anonyme**
Lieu de création/utilisation : **France, Ile de France**
Période création/exécution : **1ère moitié 20e siècle**
Lieu de conservation : **Chatou, La Gare d'eau**

extrait notice et photos base joconde

dénomination : **canoë français**
titre : **CASA**
Auteur/exécutant : **SEYLER (constructeur)**
Lieu de création/utilisation : **France, Ile de France**
Période création/exécution : **1er quart 20e siècle**
Lieu de conservation : **Chatou, La Gare d'eau**

extrait notice et photos base joconde

dénomination : **canoë français**
titre : **NICOISE 2**
Auteur/exécutant : **RANSAND (constructeur/ atelier DOSSUNET)**
Lieu de création/utilisation : **France, Ile de France**
Période création/exécution : **1ère moitié 20e siècle**
Lieu de conservation : **Chatou, La Gare d'eau**

extrait notice et photos base joconde