

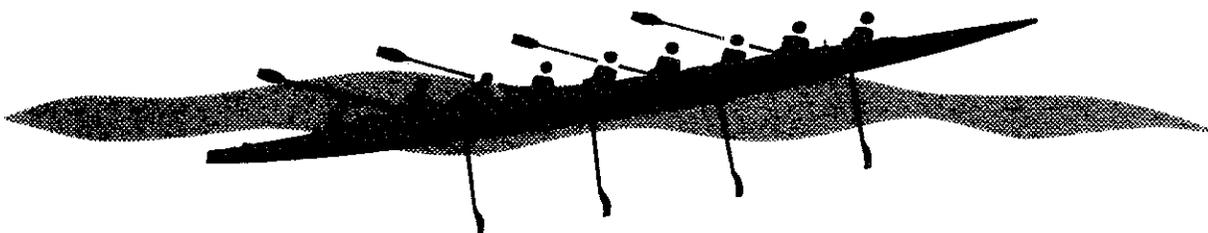
HISTORIQUE DE L'AVIRON A TOUL

La Lorraine est une région où l'aviron est implanté depuis longtemps, et qui possède aujourd'hui onze clubs et 1483 licenciés (chiffres de 1988). Ces clubs comptent -en ce qui concerne les plus importants d'entre eux- parmi les plus anciennes associations sportives des villes dont ils portent les couleurs: tel est le cas des Régates Messines, fondées en 1861, du Sport Nautique de la Meurthe à Nancy, fondé en 1866, ou du Cercle Nautique Verdunois, qui a fêté son centenaire en 1988 par des régates sprint. Deux autres clubs sont nés tout au début de ce siècle: il s'agit du Sport Nautique de Pont-à-Mousson (1901), et du Sport Nautique Tulois (1911), dont les couleurs étaient le vert et le rouge. Ainsi que l'indique leur appellation, ces clubs ne limitaient pas tous au départ leur activité à la seule pratique de l'aviron, mais dans tous les cas, c'est ce sport qui deviendra prépondérant.

Trois personnes sont à l'origine de la fondation du Sport Nautique Tulois: MM. Charles Erb, Armand Legoff et Paul Voisset. Après une première réunion d'un comité provisoire présidé par M.Erb, le 2 septembre 1911, le club procède à l'acquisition de son premier bateau, le "Bois-sans-soif", acheté au Sport Nautique de la Meurthe, à Nancy, pour 80F. Quelques embarcations d'occasion provenant des clubs de Metz, Nancy et Pont-à-Mousson, viennent ensuite étoffer le parc de bateaux.

Une seconde réunion, en janvier 1912, établit la composition définitive du premier comité: l'entrepreneur Charles Erb est élu président, MM.Denis (député-

maire de Toul) et Masson (avoué et conseiller général) deviennent présidents d'honneur, tandis que M.Hutin, notaire, est désigné vice-président d'honneur (avant de devenir président à partir de juillet 1912). MM.Champenois (comptable) et Lefèves (conseiller municipal) sont vice-présidents, Paul Voisset (négociant) secrétaire-trésorier, M.Bachelier (clerc de notaire) secrétaire adjoint et, enfin, A.Legoff capitaine d'entraînement. Le comité fixe les cotisations de la saison à 5 francs pour les membres honoraires et 20 francs pour les membres actifs. Parmi ces derniers, citons pour mémoire: MM.Durand, Blot, H.Nouveau, Mailly, Bonvallet, Cathelinaux, Emile Longet, Henri Fischer, Gaston Fondeur, Roger Leclerc, Robert Christ, M.Munier et Maurice Guillaume frère d'Henri Guillaume, président de 1929 à 1958. Un premier garage à bateaux est érigé sur un terrain prêté par M.Barrette, au bord de la route de Valcourt et au niveau du barrage de Chaudeney, et les embarcations sont exposées, en février, à la salle des conférences du collège, manifestation qui se taille un beau succès. Dès le printemps, le Sport Nautique s'organise en deux sections: -natation: la société construit des cabines de bain, plante des arbres, certainement les marronniers actuels, et dispense des leçons de natation à 50 centimes et -canotage: les membres peuvent pratiquer l'aviron, et les personnes externes au club peuvent louer des bateaux de plaisance (au nombre de 10), auprès de l'éclusier de la Porte Moselle, ou du barragiste, qui était, alors, chargé de régler le débit de l'eau grâce à des aiguilles (chevrons de bois juxtaposés, pouvant être levés ou abaissés, tels des vannes).



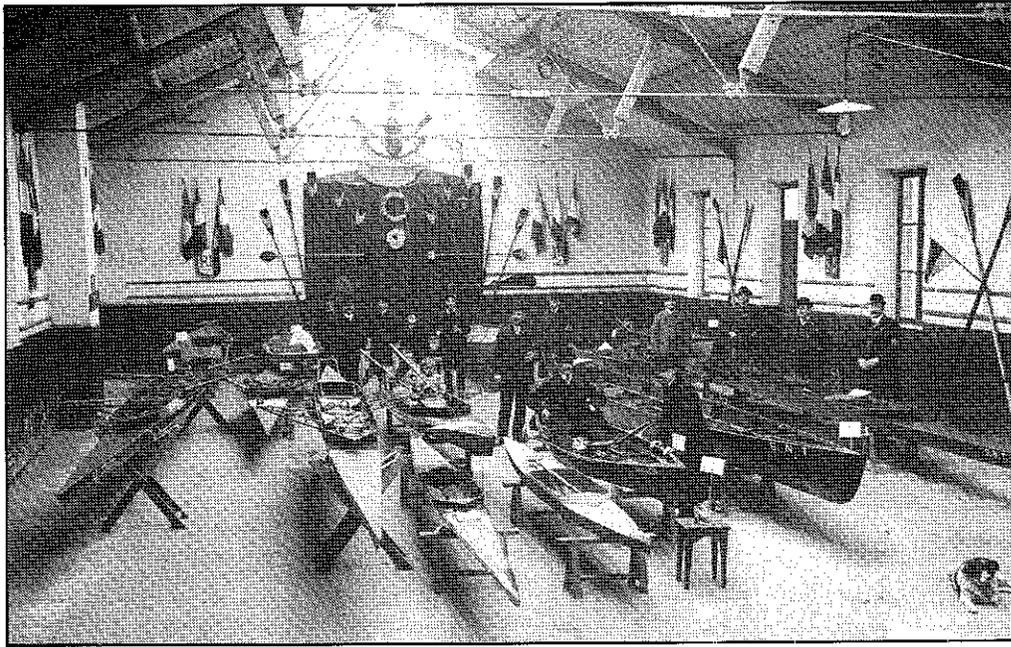
Le Sport Nautique organise ses premières régates à l'aviron le 7 juillet 1912, à Valcourt, et avec le concours des Ponts et Chaussées, les spectateurs sont transportés sur des pontons flottants hâlés par des chevaux depuis Toul jusqu'au plan d'eau où se déroulent les courses, et ce pour une somme de 40 centimes l'aller, 60 centimes l'aller-retour. (Plus tard, le transport se fera grâce au petit train de Valcourt). Il est à remarquer que les prix pratiqués sont assez élevés, d'autant plus que l'entrée des régates est payante (elle s'élève à 2 francs pour une place dans la tribune, 1 franc pour une place assise ou par terre, 50 centimes pour une place debout), ce qui n'empêche, cependant pas, la manifestation de connaître un succès certain.

N.B.: pour avoir une idée de la valeur des sommes d'argent avant-guerre, multiplier environ par 100.

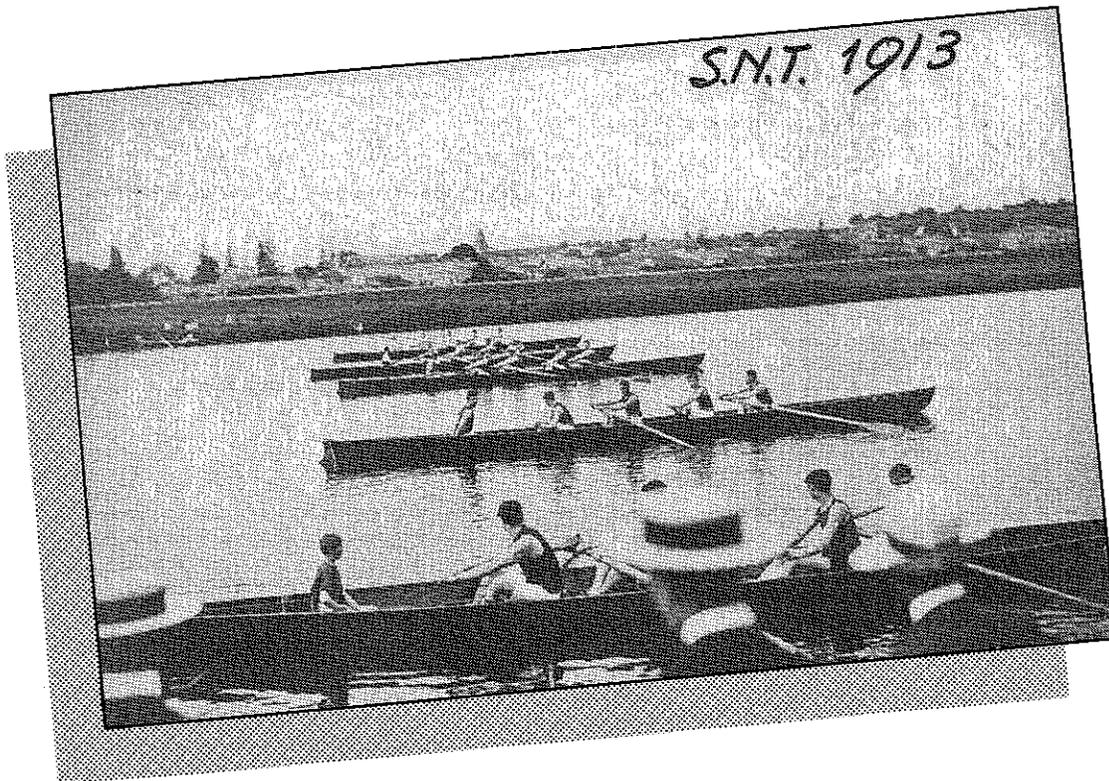
Aucune régate à l'aviron n'est organisée en 1913, mais puisque la Société s'intéresse à tous les sports de l'eau, elle organise, le 8 juin, une fête de la natation, dans un port du canal, au lieu-dit "Au Pont Rouge". Le 24 janvier 1914, une Nuit du patinage se déroule dans les fossés des remparts de la Porte Moselle. La Municipalité alloue au Sport Nautique pour cette année 1914 une subvention de 400 francs (ce qui correspondrait pratiquement à 40.000 francs aujourd'hui), et le 5 juillet, le club organise ses régates, qui remportent un franc succès puisque 1252 entrées payantes sont enregistrées. Les résultats sportifs ne sont malheureusement connus que de façon très fragmentaire car les archives d'avant la seconde guerre mondiale du club seront détruites presque totalement lors de l'incendie de Toul en juin 1940. On a cependant retenu la qualification de Georges Leclerc en skiff et de Robert Liégeois en périssoire pour les régates de Charleville qui devaient avoir lieu le 2 août 1914. Or le 3 août, est la date de la déclaration de guerre de l'Allemagne à la France, et ces régates n'ont jamais eu lieu. Le comité et la plupart des

des membres du club sont mobilisés, et c'est le jeune Emile Longuet qui est chargé d'assurer l'intérim. La société n'aura pratiquement aucune activité durant les quatre années de guerre qui se soldent par des pertes graves tant au niveau de ses membres que de son matériel: en effet, Georges Leclerc et M.Bachelier sont tués au front, M.Bonvallet perd un bras et plusieurs doigts... Quant aux bateaux, nombreux sont ceux qui sont détruits ou très endommagés, à tel point que la question de savoir si le club doit renaître, se pose. La décision ne sera prise qu'en juillet 1920 -en raison de la longueur de la démobilisation- au cours d'une assemblée générale suivie de plusieurs réunions: la reprise des activités est marquée par l'élection d'un nouveau comité constitué par M.Chambosse, secrétaire, M.Fondeur, secrétaire adjoint, MM.Legloff et son adjoint Henri Simonet, capitaines d'entraînement, tandis que M.Hutin est reconduit dans sa fonction de président de la société. Parmi les membres inscrits en 1920, citons encore Henri Guillaume, Jean Martin, Roger Aubry et MM.Lafarge, Laurain, Bernanose, Bohn, Liégeois et Goudard, auxquels viennent s'ajouter en 1921 Adrien Poirot, P.Meuret, A.Enard, R.Nouveaux, L.Baehr et L.Gillopé. Grâce aux indemnités de guerre, les sociétaires achètent des matériaux et construisent eux-mêmes un nouveau hangar sur un terrain loué à M.Mourey, tenancier du café du barrage à Valcourt, afin de remplacer le garage à bateaux qui s'avère vétuste et trop petit. Par ailleurs, les membres du Sport Nautique ont l'idée d'organiser un premier bal, le 2 avril 1921, suivi la même année d'un bal de la Saint-Sylvestre, dans la salle Gaumont (qui était située rue Jeanne d'Arc).

L'année suivante est celle de la fondation de l'Association Sportive de Toul, dont l'instigateur est le capitaine Thiéry. En effet, des pourparlers entre quatre sociétés touloises sont entamés en janvier 1922, en vue d'une fusion. Les participants à l'assemblée générale, se tenant le 20 février au Sport Nautique,



Février 1912:
Exposition des bateaux dans la salle du collège de garçons



Régates de Toul 1913 sur le bassin de Chaudeney:
Départ des yoles de mer avec au deuxième rang la "Jeanne d'Arc":
à son bord, Messieurs Bachelier, Stark, Leclerc et Bonvallet

se déclarent tous favorables à cette fusion, aussi tente-t-on de la réaliser au cours d'une autre assemblée générale, le 25 février. Il s'agit de faire du Sport Nautique Toulais, de l'Association Sportive de Toul -fondée le 10 juin 1920 sous le nom d'"Association Sportive du 10e Régiment du Génie" et présidée par le Capitaine Thiéry-, de la Société Mixte de Tir et de Préparation Militaire, et de la Société de Gymnastique "la Tuloise" une seule association multidisciplinaire, l'Association Sportive de Toul. Cette première association, portant en sous-titre les noms des quatre sociétés mères et présidée par M.Hutin, est, néanmoins, dissoute au bout de moins d'un mois d'existence: le procès-verbal de l'assemblée générale du 21 avril 1922 fait, en effet, état "de l'obstruction et de la mauvaise volonté rencontrées chez certains membres des deux ex-sociétés" (la Tuloise et la Société Mixte de Tir et de Préparation Militaire) et propose "de dissoudre l'Association Sportive de Toul, afin de pouvoir la reconstituer sur de nouvelles bases, en éliminant ceux qui mettent leur intérêt personnel avant l'intérêt général". C'est ainsi que, le même jour, une nouvelle assemblée permet la constitution d'une nouvelle Association Sportive de Toul, en écartant les deux sociétés incriminées. Pierre Schmidt en devient le président général, Maurice Fisher, le secrétaire, tandis que les présidents des différentes sections sont: M.Sidobre pour le rugby, M.Decombe pour l'athlétisme, M.Andrault pour l'association, M.Baehr pour l'équitation, M.Turmel pour la préparation militaire et, enfin, M.Goudard pour la section nautique. Cette dernière remplace, aussitôt, grâce aux indemnités de guerre, le matériel, détruit ou très endommagé, et organise des régates qui attirent de nombreux sportifs et spectateurs, le 9 juillet 1922. Afin de permettre la réparation des installations et l'achat de nouveau matériel, une commission spéciale, présidée par M.Baehr, et composée de MM.Goudard, J.Andrault, L.Gillopé, H.Guillaume et J.Lafarge, est également créée, dans le but d'organiser des bals au profit de l'Association: ceux-ci ont lieu dans la salle Gaumont, à la Saint Sylvestre,

et leur déroulement ne sera interrompu que lors de la Seconde Guerre Mondiale.

Intéressons-nous, enfin, à la naissance de l'association dont fait partie, encore aujourd'hui, la section aviron de Toul, et présentons, tout d'abord, le Groupe Sportif Tulois: il s'agit d'une société presque aussi ancienne que le Sport Nautique Tulois puisque existant depuis 1912 (sa fondation officielle ne remonte toutefois qu'au 2 avril 1920), et dont les adhérents pratiquent le football, l'athlétisme ou le rugby au stade militaire de Dommartin, sous la présidence de Paul Voisset, secondé par le comité suivant, MM.Bouchon et Mailly, vice-présidents, M.Bréant trésorier, et son adjoint Pol François, M.Selig, secrétaire, et MM.Leduc, Douzain, Lubecker, Paul Ollier, et Michel Rosenthal. La fusion du Groupe Sportif Tulois avec l'Association Sportive de Toul a lieu au printemps 1923, après des pourparlers entre les deux clubs, puis une réunion le 19 mars 1923 au cours de laquelle adhérents et comités sont saisis. Dès le 30 mars, la fusion est ratifiée, lors d'une assemblée générale extraordinaire, et le comité suivant élu à la tête de la jeune Union Sportive de Toul:

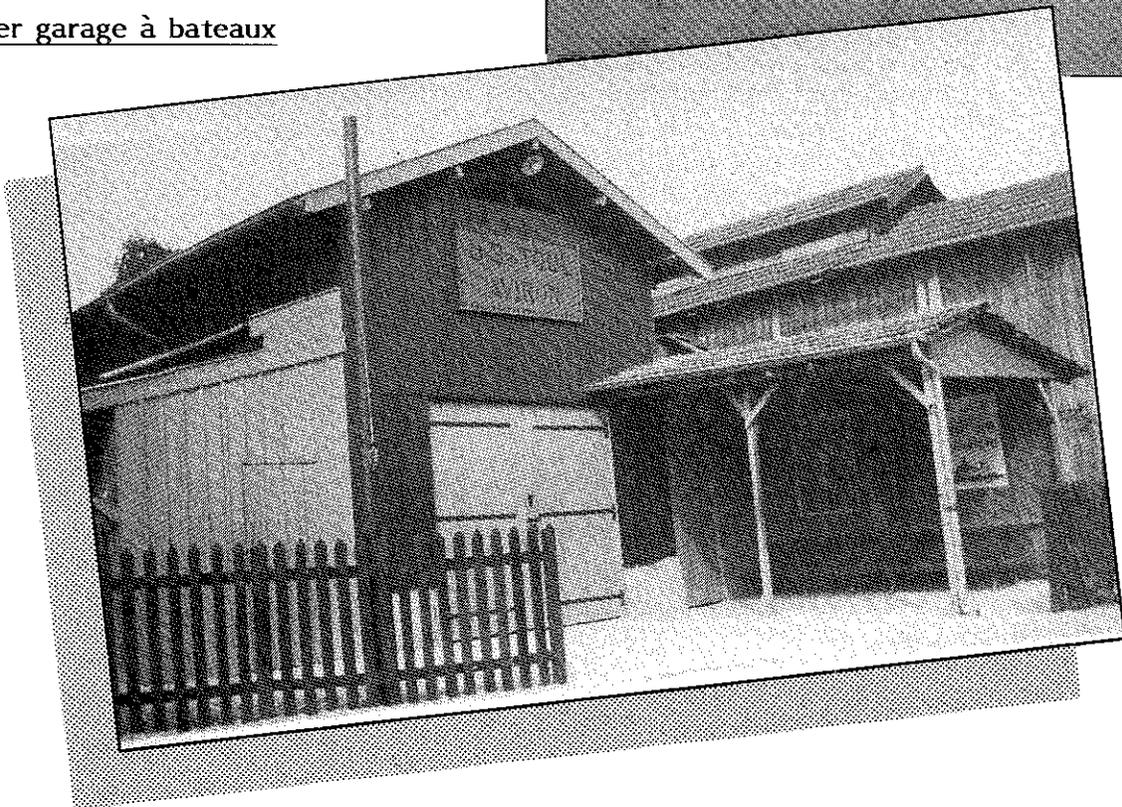
- Président: M.Hutin
- Vice-président: MM.Douzain, Bouchon, Rosenthal et Turmel
- Secrétaire général: Capitaine Thiéry
- Secrétaire administratif: M.Goudard
- Trésorier: M.Baehr
- membres: MM.François, Stolz, Courlot, Lutaescher, H.Guillaume et A.Bréant
- Chargés de différentes sections: Dr.Douzain pour l'athlétisme, le cross-country et le rugby, Capitaine Thiéry pour le football, M.Bouchon pour l'équitation, M.Stolz pour la gymnastique, le tir et la préparation militaire, et M.Goudard pour l'aviron.

Dès 1924, la section aviron remporte des titres régionaux et même nationaux: retenons en particulier la performance de M.Liégeois, champion de France en périssière à Juvisy-sur-Orge le 17 août

Juillet 1924
Louis Gilloppé et le capitaine Thiéry
posent devant le garage à bateaux



Le premier garage à bateaux



1924, ou encore la victoire de l'équipe Nouveaux-Véber barrée par A. François, en yole de mer, aux championnats de France à Arcachon le 24 août 1924. Mais laissons momentanément de côté les résultats sportifs -que nous retrouverons consignés dans un tableau résumant les performances les plus marquantes- pour nous soucier des aspects matériels de l'évolution du club. Les différentes sections de l'Union Sportive ne perdent pas leur dynamisme, malgré le départ du principal instigateur des fusions entre les sociétés qui ont donné naissance à l'U.S.T., le Capitaine Thiéry, muté à Sarreguemines, puis au Génie de Chartres, et en l'honneur duquel est organisée une célébration à l'Hôtel de Ville, le 15 mars 1926. C'est ainsi qu'en 1934, l'aviron devient propriétaire du terrain de son garage à bateaux, puis se dote au début de 1937, d'un huit outrigger et devient le seul club de la région -mis à part Pont-à-Mousson- à posséder une telle embarcation: imposant par ses dimensions (celui acquis par l'U.S.T. mesure dix-neuf mètres de long, cinquante centimètres de large et pèse cent-vingt kilos), le "huit" est le bateau roi des compétitions. Aussitôt, un match amical entre Toul et la Société Nautique de Pont-à-Mousson, doté d'une coupe par les Fonderies, est créé, et le 6 mai 1937, les Toulais remportent la première course, sur leur propre bassin à Valcourt. Ce match est devenu une tradition, et il oppose encore chaque année, en fin de saison, les différents huit féminins et masculins des clubs de la ligue (il s'agit d'une occasion unique pour les féminines car le "huit" n'est pas une catégorie de bateau existant aux championnats de France pour les femmes). L'augmentation du parc de bateaux oblige les dirigeants de la section aviron à solliciter une subvention du Ministère des Sports, afin, non seulement d'agrandir le garage, mais aussi de doter le club de vestiaires: en 1938, la somme de 32.250 francs est accordée, et couvre la moitié des dépenses envisagées; grâce au bénévolat des adhérents, les travaux sont menés à bien, et le club peut même construire une remorque à bateaux, nécessaire pour effectuer des déplacements

en compétition. C'est ainsi qu'en 1939, la société possède un garage et son terrain, ainsi que le parc de bateaux suivant, qui permet à 46 rameurs et 10 barreaux de s'entraîner simultanément. Deux yoles à quatre rameurs, deux outriggers à deux rameurs, deux quatre outriggers, un huit outrigger, deux skiffs, deux yolettes à deux rameurs, un canoë français, deux canoës canadiens et cinq périssaires.

La guerre va, malheureusement, porter un nouveau coup d'arrêt à l'essor du club d'aviron. Toul est touchée par les premières destructions en juin 1940: (en Décembre 1939, déjà, les bâtiments de l'Hôtel de Ville, avaient été détruits par un incendie). Puis, lors de la "Débâcle", les troupes françaises, mettent le feu aux réserves de la ville, avant de fuir l'avance allemande, les constructions sont bombardées par l'aviation italienne; torpilles et obus provoquent de graves dégâts au centre ville, la Cathédrale et les immeubles voisins brûlent, et l'incendie se propage. Toul est ensuite pilonnée par l'artillerie lourde et légère, depuis les plateaux environnants, avant d'être occupée. L'aviron, dont les archives sont parties en fumée, voit ses locaux réquisitionnés par les Allemands, afin de servir d'écuries. Ainsi que se plaisent à le rappeler les rameurs vétérans inscrits au club durant la guerre, les occupants se servent des bateaux pour former des parcours d'obstacles et entraîner leurs chevaux: bientôt le matériel, fort fragile, est détruit ou inutilisable. Malgré tout, l'activité reprend peu à peu: en avril 1941, quelques sociétaires font réparer à Nancy, une yole de mer, et remettent en état eux-mêmes deux autres bateaux, seuls récupérables de la flotille. Dès juillet 1941, des équipes se reforment, et l'entraînement reprend. Grâce au fair-play du Sport Nautique de la Meurthe, qui prête un outrigger à quatre rameurs à Toul, l'U.S.T. peut participer aux régates de Nancy le 14 septembre 1941. Cette manifestation sportive, la première dans la région depuis le début des hostilités, est suivie au printemps 1942 par le traditionnel match en "huit" entre Toul et



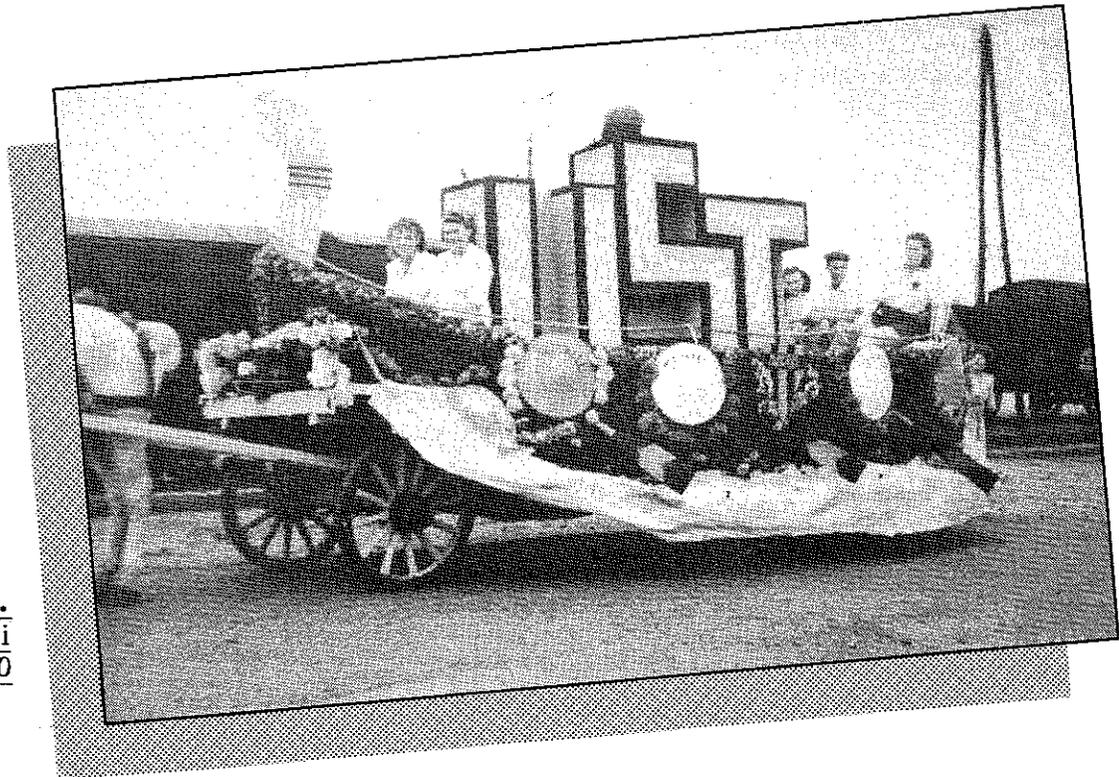
Régates à Pont-à-Mousson en juillet 1925

Assis de gauche à droite:

P.Otton - M.Lallement - A.Mocotte -
R.Liégeois - M.Grégoire - R.Nouveau - M.Weber -

Debout, de gauche à droite:

M.Blanchard - L.Giloppé - J.Loppinet - Lelièvre - X - X -



Participation de l'U.S.T.
à un corso fleuri
dans les années 1930

Pont-à-Mousson, lors duquel les Tulois concourent dans un bateau mussipontain. En 1943, les compétitions officielles reprennent, et l'U.S.T., forte de 42 membres contre 37 l'année précédente, participe aux régates régionales de Pont-à-Mousson et de Nancy, puis au Critérium de Champagne-Lorraine, où elle remporte l'éliminatoire de la Coupe Glandaz (coupe destinée au quatre de pointe barré aux championnats de France). De plus, les rameurs tulois terminent quatrièmes sur dix aux critériums de France à Paris, avec un matériel qu'ils ne connaissaient pas. En 1944, les régates de Pont-à-Mousson, le jour même du Débarquement allié en Normandie, le 6 juin, constituent la seule compétition officielle de la saison, en raison des difficultés soulevées par le déplacement des rameurs et du matériel. Pour maintenir la motivation des rameurs, les entraîneurs font jouer l'émulation en organisant des courses en canoë, ou "piges": le 27 août, ils mettent sur pied une grande épreuve interne opposant vingt-six équipes de deux rameurs. Deux jours plus tard, en raison de l'avance alliée, des soldats allemands, en quête de butin, s'emparent du canoë d'un sociétaire: par crainte d'autres vols ou déprédations, les autres bateaux sont cachés dans un grenier à foin, à la Rochotte, en attendant la libération de Toul, trois jours plus tard. Déclaré sinistré, le club reçoit de la F.F.S.A un quatre outrigger neuf.

En 1945, après le retour des prisonniers de guerre, des déportés, et la fin du Service du Travail Obligatoire, la section aviron ne compte pas moins de 130 membres. Cependant, malgré l'acquisition de trois canoës auprès de l'Administration des domaines, ou la récupération de matériel auprès des allemands, la société souffre d'un manque cruel de bateaux de compétitions. C'est alors que le comité, dirigé par le président Schmidt, a l'idée de lancer une souscription exceptionnelle, afin de réunir les fonds nécessaires à l'achat d'un huit outrigger. Tous les adhérents du club se lancent, donc, dans une vaste opération de porte-à-

porte, en sollicitant, non seulement les sportifs, les anciens membres et les commerçants, mais aussi les autres tulois: le succès est tel que 370 souscripteurs font don au club de 115.000 francs en moins de deux mois, alors que le coût du huit s'élève à 148.000 francs.

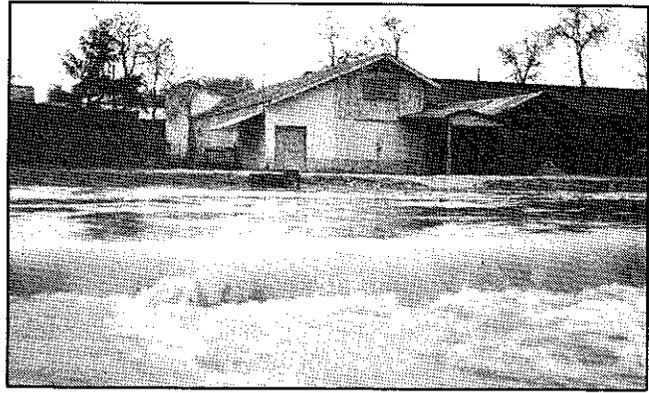
Malgré un parc de bateaux insuffisant, au regard du nombre d'adhérents, Toul est, à nouveau, représentée lors des compétitions nationales dès 1948, et au rythme d'un ou deux bateaux qualifiés pour les championnats de France jusqu'en 1961. Entre temps, la société, qui participe aux manifestations régionales, se remet à organiser les traditionnelles régates de Toul, qui attirent, de nouveau, sur les berges plusieurs milliers de spectateurs. Le 22 juin 1958, ce sont Toul, Nancy, Pont-à-Mousson, Troyes, le Cercle Nautique de Haute-Moselle, Reims, Strasbourg, mais aussi Soissons, Châlon-sur-Saône, Namur et Liège qui s'affrontent sur le plan d'eau tulois. Cette année-là, l'U.S.T. participe également aux Régates Internationales de Namur. Lors de l'assemblée générale, se tenant en janvier 1960, interviennent des modifications au sein du comité: en effet, Henri Guillaume, trop occupé, laisse la présidence vacante et de même, M. Gillopé, trop éloigné de Toul par son travail, quitte le secrétariat général; le nouveau comité élu se compose donc d'André Vecker, d'ailleurs toujours président du club, de MM. Guillaume et Gillopé, présidents d'honneur, d'André Jeancenelle, secrétaire général et trésorier, et de Robert Mourey son adjoint, tandis que les autres membres sont: MM. Emile Longet, Raoul Miret, Désiré Fousse, René Pierron, Georges Meng, Sylvain Plassat, Roger Rollin, Maurice Arnould, MM. Mongeot et Bagard et enfin l'entraîneur, Marcel Didier. Les gains du bal du 31 décembre 1960 permettent la restauration du garage, l'installation de douches, l'acquisition de terrains dans le but d'agrandir les bâtiments existant, et de réparer le huit et ses rames, malheureusement endommagés dans le garage même. La salle de réunion de Valcourt n'étant pas bien

située, l'aviron en inaugure une autre rue Joly, et l'année 1960 est couronnée par la victoire de l'U.S.Toul devant Nancy et Verdun au challenge Champagne-Alsace-Lorraine, récompensant le club ayant réalisé les meilleures performances de la saison. L'année 1961 n'est marquée que par un seul finaliste aux championnats de France, le skiffeur Jean Lasseaux, mais la section aviron dispose d'une équipe étoffée dans toutes les catégories -MM. Friedrich, Turbin, Bour et Barth en quatre minime, MM.Guillemain et Jalet en cadets, M.Lallemand en skiff junior, MM.Nief et Dépoutot en deux junior, MM.Bressanelli, Cornebois, Millote et Ledeuil en quatre senior première catégorie, MM.Bressanelli, Cornebois, Millote, Ledeuil, Mourey, Weidmann, Didier et Jeancenelle en huit toutes catégories, MM.Barbillon, Dimofski, Bagard et Michel, barreurs- sauf en féminines, où l'équipe est inexistante à la différence de l'immédiate après-guerre. Les rameurs, cependant, mènent leur club à la deuxième place des sociétés de l'Est derrière Verdun. Les Tulois remportent une moyenne de trois ou quatre victoires, lors de chacun de leurs déplacements en 1962, où ils ont participé à cinq régates régionales (Troyes, Verdun, Nancy, Saint-Mihiel et Pont-Saint-Vincent), deux régates internationales (Charleville et Toul), un match interligues, un championnat du Nord-Est et deux championnats de France. Les possibilités d'entraînement se diversifient en 1963 puisque les membres de l'U.S.T aviron peuvent jouir des installations du gymnase du Châtelet, et, également, participer à des cross, en vue de la qualification pour le cross national des rameurs, ou à des jeux de ballon: des matches de football amicaux sont d'ailleurs organisés entre les sections tennis et aviron, ou entre l'aviron et l'Etoile Cycliste Tuloise. Entraînés par Jean-Pierre Ledeuil, les cadets se distinguent, tant au niveau régional que national, puisque André Migot remporte cette année-là le titre de champion de France des skiffeurs. Le prestige de cette victoire aidant, la municipalité offre en 1964 un deux de couple (ou "double scull") à la section aviron: le "Ville de Toul", baptisé par Mme Vecker

et le Dr.Schmidt, maire et président de l'U.S.T. Cependant, le renouvellement, ou même, seulement l'entretien du parc de bateaux demeure le plus gros souci des dirigeants du club, aussi tentent-ils de rendre les régates de Toul les plus attrayantes possible pour les spectateurs, car cette manifestation est la principale source de revenus de la section: buvettes et intermèdes entre les courses sont organisés: modélisme, ski nautique, démonstrations de hors-bord, ainsi que des hélicoptères de la police ou de la gendarmerie, démonstrations de sauvetage par les hommes-grenouilles de Nancy ou les sapeurs-pompiers, sans oublier le "mât de beaupré", invention de M.Gillopé. (Il s'agit d'un mât de cocagne savonné et penché au dessus de l'eau); en 1964, cependant, le clou du spectacle est le quatre cadets de Toul, qui chavire à quelques mètres de l'arrivée alors qu'il était en tête, et dont les équipiers sont contraints de terminer leur course à la nage! Toutefois, en dépit de tous ces efforts, le succès des Régates s'en va déclinant; le nombre de spectateurs, de plusieurs milliers, passe à quelques centaines de personnes (cinq cents en 1971), et se réduit aujourd'hui au cercle restreint des parents et amis des rameurs et à quelques promeneurs; aussi a-t-il fallu abandonner depuis plus d'une dizaine d'années l'idée des entrées payantes, même pour les tribunes. Sans doute faut-il en imputer la faute tout d'abord au mauvais temps, qui accompagne rituellement les régates dont la date a été repoussée en juin en raison du calendrier national des manifestations, mais aussi à la lassitude du public, car les courses, qui se déroulaient autrefois l'après-midi, commencent à présent tôt le matin et finissent tard l'après-midi, après une courte pause déjeuner: elles se succèdent à la cadence d'une toutes les cinq minutes car aujourd'hui, toutes les catégories de bateaux dans chacune des tranches d'âges, des benjamins aux vétérans, sont presque toujours représentées. Enfin, la diversification des loisirs et la multiplication des manifestations sportives font que les régates de Toul ne sont plus l'évènement, ni même l'évènement sportif majeur



Les rameurs agrandissent le ponton (1947)



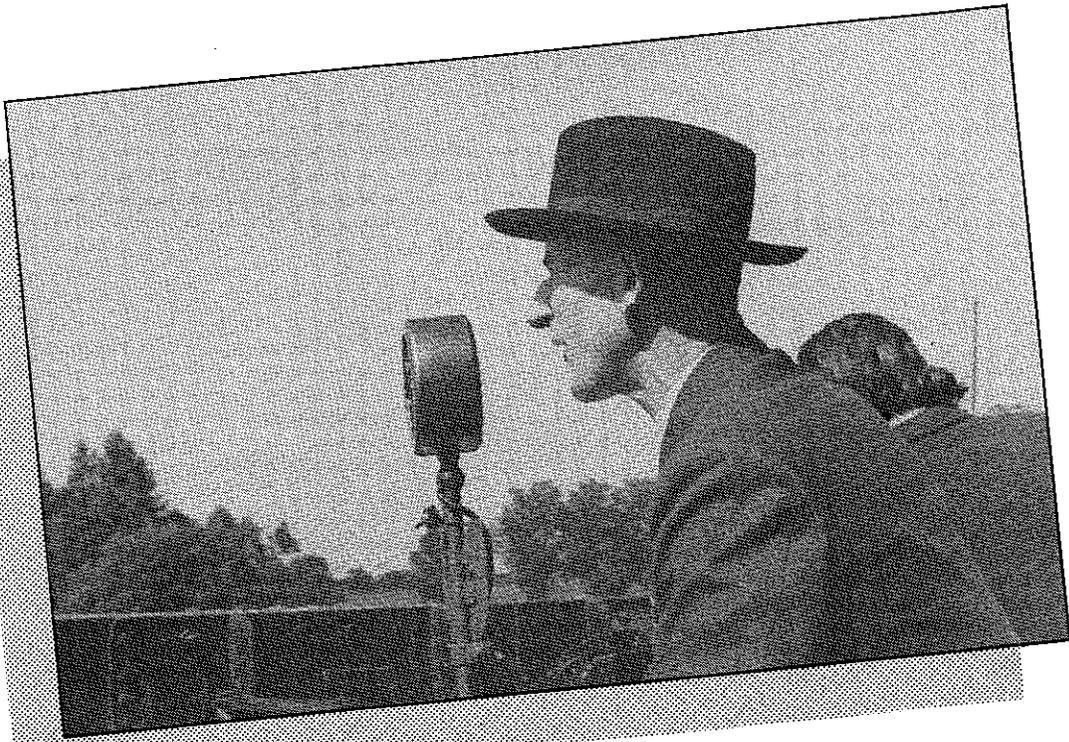
Inondations en 1947



Pont-à-Mousson 1947

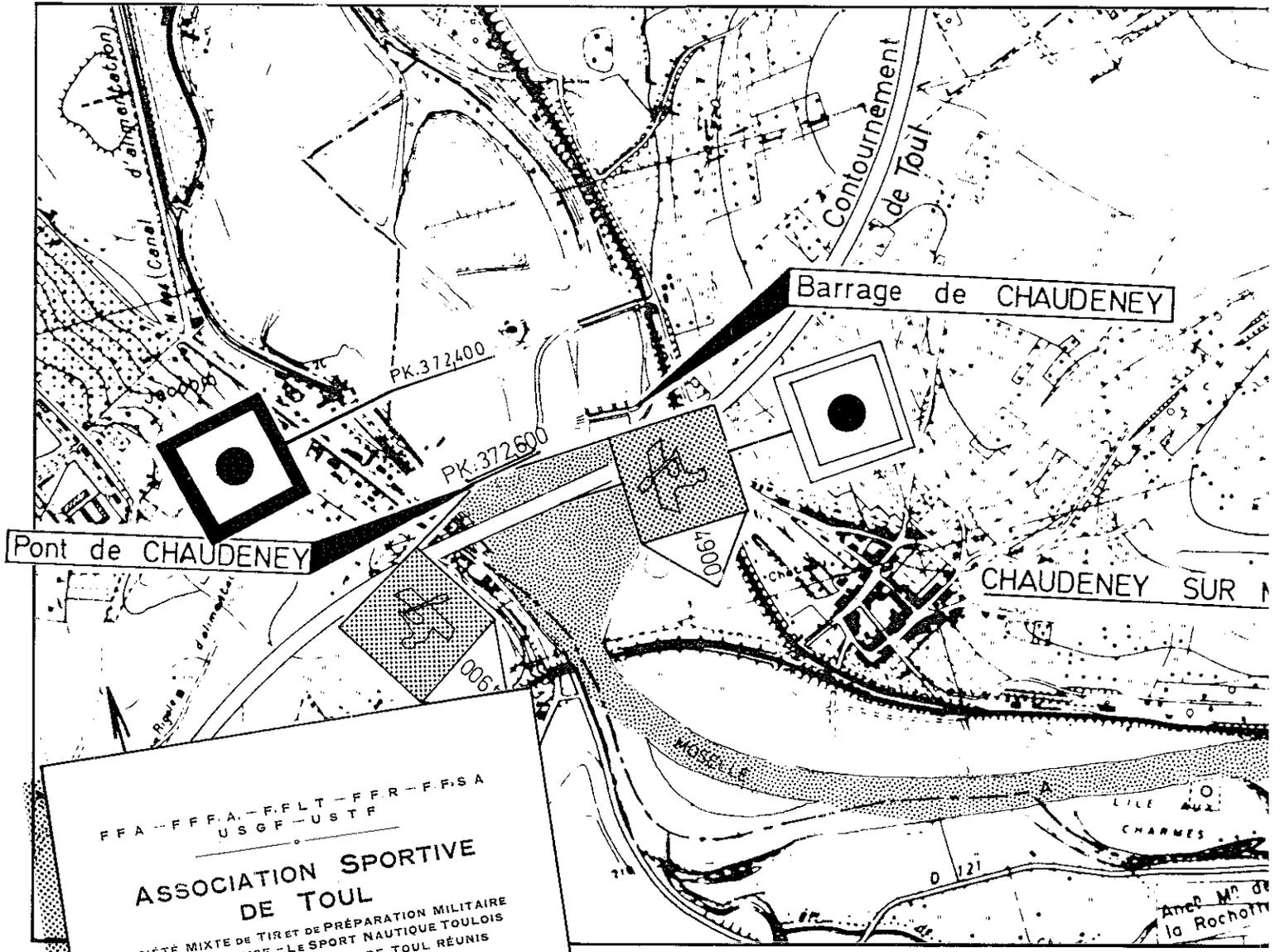
De gauche à droite:

Gossot Huguette - Millot Gisèle - Charbonné Colette
Marchal Huguette - Charlot Janine - Liégeois Jacqueline



Louis Gilloppé
commente les régates de Toul en 1948





**SCHEMA DIRECTEUR D'UTILISATION
DU PLAN D'EAU**
(Moselle canalisée entre
Pierre-la-Treiche et Chaudeney)

FFA - FFF.A. - F.FLT - FFR - F.F.S.A
USGF - USTF

**ASSOCIATION SPORTIVE
DE TOUL**

SOCIÉTÉ MIXTE DE TIRET DE PRÉPARATION MILITAIRE
(1865) - LA TOULOISE - LE SPORT NAUTIQUE TOULOIS
ET L'ASSOCIATION SPORTIVE DE TOUL RÉUNIS

S. A. G N° 713, le 15 Avril 1909

Siège Social : Hôtel de Ville - TOUL

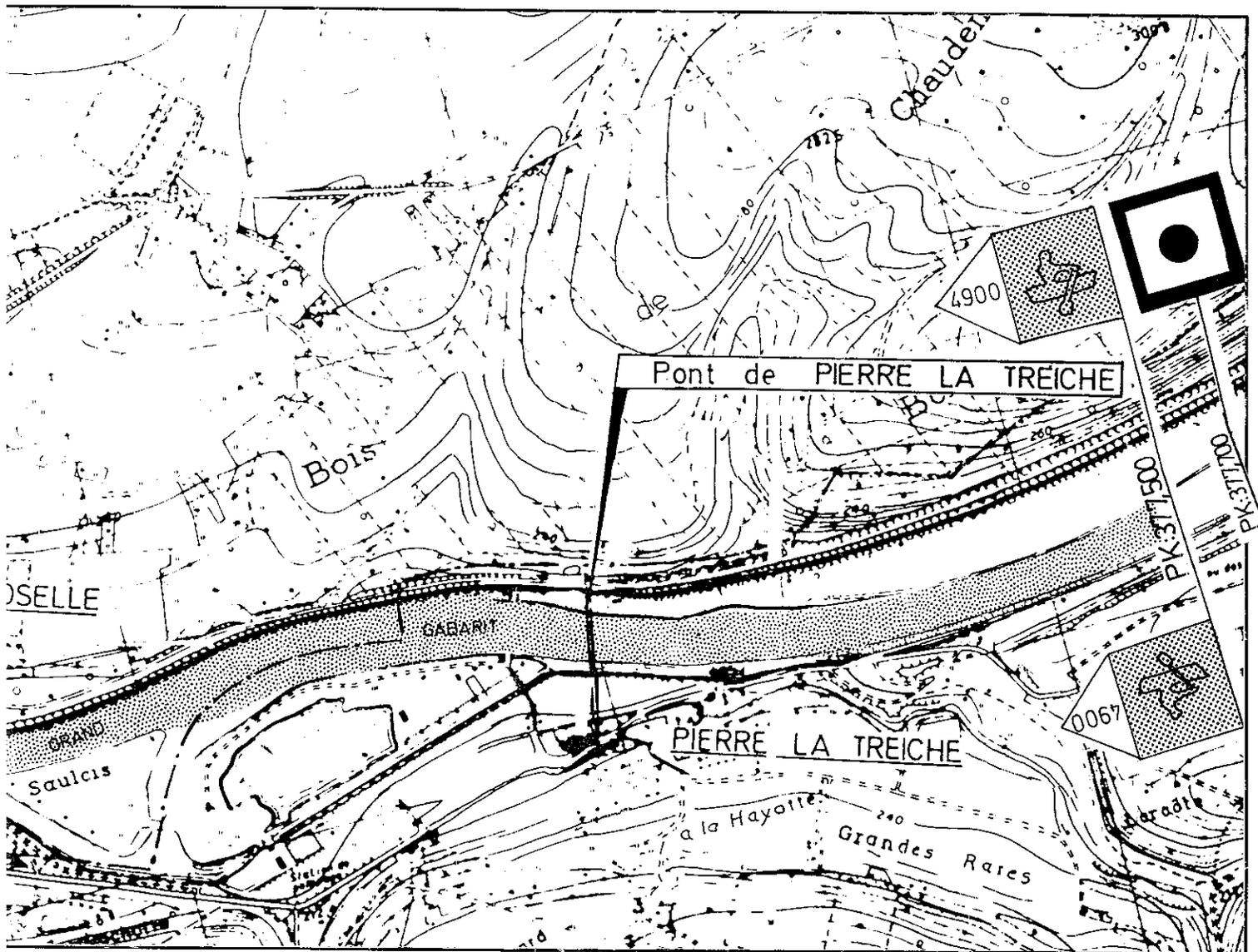


PERMANENCE : Café du Commerce

STATUTS

Prix : 0.60

TÉLÉPHONE 0-41



SPORT NAUTIQUE TOULOIS
 Fondation : 2 sept. 1911
 Couleurs : Vert et Rouge

ASSOCIATION SPORTIVE DE TOUL
 Fondation : 10 juin 1920
 Couleurs : Or et Noir

GROUPE SPORTIF TOULOIS
 Fondation : 1912
 Fondation officielle : 2 avril 1920
 Couleurs : Noir à parements blancs

ASSOCIATION SPORTIVE DE TOUL
 Fondation : 21 avril 1922
 Couleurs : Or et Noir

UNION SPORTIVE DE TOUL
 Fondation : 30 mars 1922
 Couleurs : Or et Noir



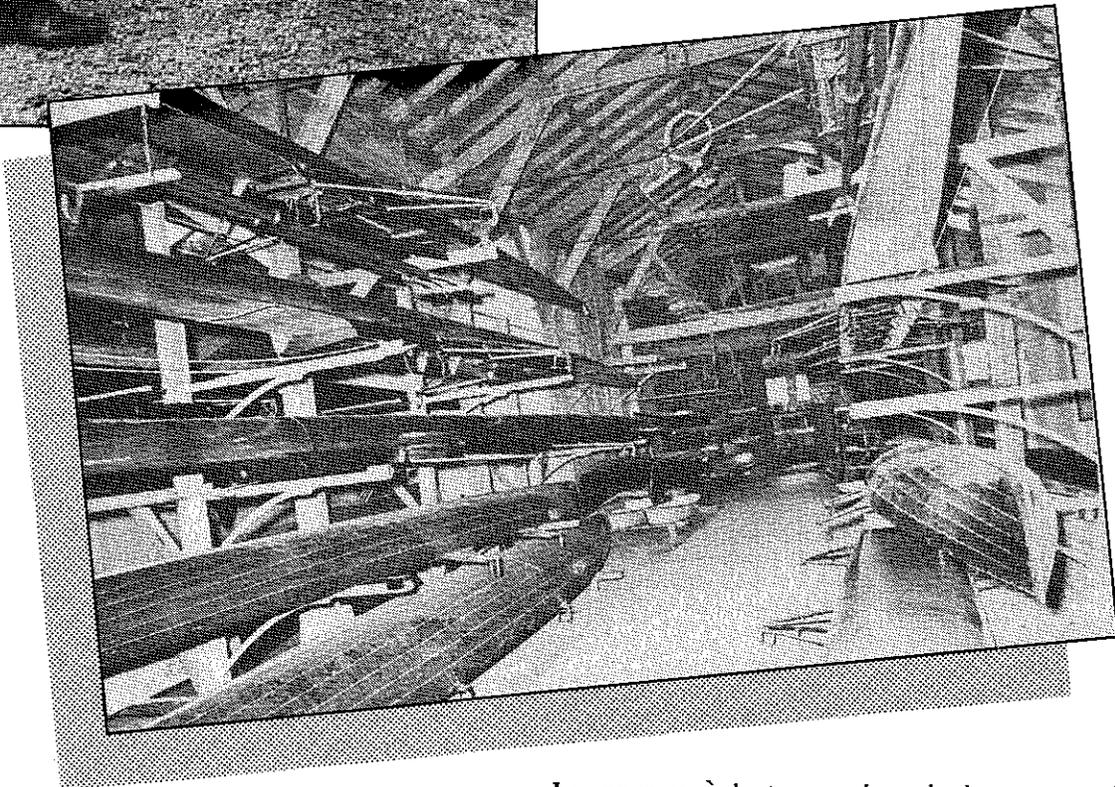
De retour des championnats de France d'aviron
à Trémolat en 1956,
les rameurs rencontrent Anquetil et Bernard Mercier



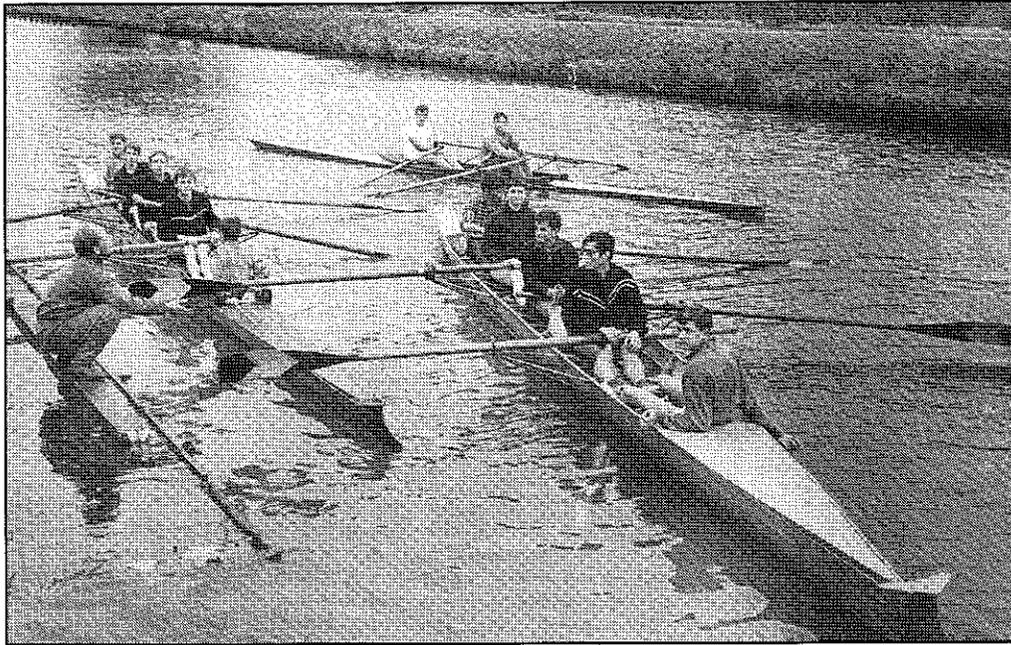
Le huit de Toul se dirige vers le ponton d'embarquement
aux Régates de Saint-Mihiel en 1960
(au premier plan, M.Lambert suivi de M.Didier)



Mai 1965
Jean Chavarot et Renée Mathieu
baptisent le quatre outrigger "Jean-Renée"



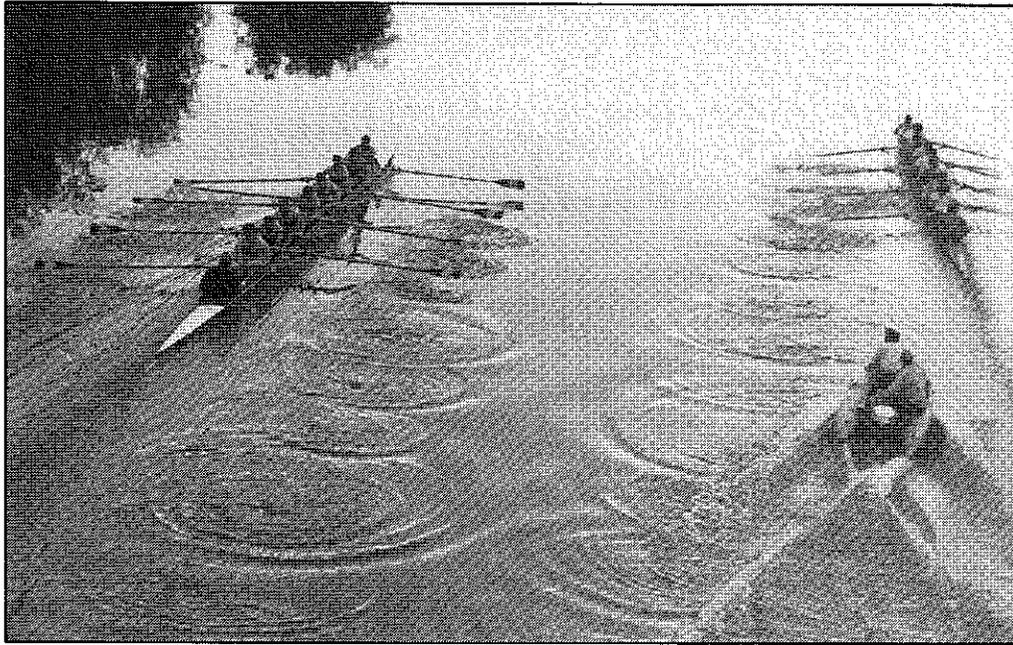
Le garage à bateaux dans le hangar en bois



Départ pour un entraînement
sous les conseils de l'entraîneur Marcel Didier (1967)



Initiation sur la planche à ramer
en présence de la conseillère technique Renée Camus (1969)



Match de huit Toul - Pont-à-Mousson
sur le bassin toulois en 1970



La foule des grands jours
aux Régates de Toul (mai 1971)

dans le Toulouais, et ne constituent plus l'occasion d'un grand rassemblement populaire et le prétexte d'un dimanche et d'un pique-nique au bord de l'eau.

La société porte donc tous ses espoirs de financement dans le bal de la Saint-Sylvestre qui, heureusement, rencontre le succès (même aujourd'hui, malgré le déclin de tous les bals en général, la soirée du Nouvel An attire encore au moins cinq cents personnes). En mai 1966, le skiff Valcourt est baptisé par Mme de Tinseau et M. Galland, et en mai 1967, Mme Pierron et M. Frey (adjoint au maire) arrosent de champagne le deux "Le Leucquois". En 1968, le club fait également l'acquisition d'une yolette en plastique destinée à l'initiation des scolaires, et la municipalité alloue une subvention de 6000 francs à l'U.S.T., ainsi que 100 francs pour l'organisation des Régates, et 100 francs pour la fête nautique.

Afin de promouvoir l'aviron parmi les Toulousains, le club organise une section scolaire, entraînée les jeudis par MM. Thouvenot et Collignon, les samedis par MM. Louis et Friedrich; l'entraîneur national, M. Chevrier, rend d'ailleurs visite au club en novembre 1965, et organise une projection dans une des salles de l'école Moselly, tandis que Renée Camu (plusieurs fois médaillée aux championnats d'Europe et plus de dix fois championne de France), anime régulièrement une journée en tant que conseillère technique régionale. Forte de soixante membres, la société lance cependant un appel aux jeunes Toulousains, afin de constituer une équipe féminine, car les effectifs sont alors exclusivement masculins. Cette politique de recrutement parmi les scolaires, débutée en 1967-1968, porte ses fruits deux saisons plus tard: en effet, en 1971 est créée une section féminine sous l'égide de Renée Camu, et cette équipe de quinze rameuses (sur soixante-quinze licenciés), provenant en majorité des collèves et du lycée, se distingue pour la première fois aux régates de Charleville (avril 1971): ainsi, par exemple, Melles Meng et Pirac en deux de couple junior se classent troi-

sièmes, tandis que le quatre yolette senior-cadettes barré par Nadine Pariset et propulsé par Melles Jocelyne et Christine Gunther, Monique Ledur et Elisabeth Aubry s'adjugent la victoire. On assiste également à un rajeunissement de la section puisque le club présente quatre skiffeurs minimes aux championnats régionaux minimes, -où Eric Laheurte, second, se qualifie pour la journée nationale des minimes du 13 juillet à Angers-, et en tout quatorze rameurs de moins de dix-sept ans aux championnats de Champagne-Alsace-Lorraine. D'autre part, afin de motiver les jeunes rameurs durant la période hivernale ne comportant pas de compétitions, les dirigeants mettent sur pied le cross des rameurs, qualificatif pour le cross national des rameurs. Lors de sa première édition en février 1968, deux classements sont établis: rameurs et non rameurs, et plusieurs circuits définis, suivant les catégories d'âges; si la première année seulement trente rameurs y ont participé, le succès ne se fait pas attendre: en 1969 ce sont soixante participants qui disputent la course, cent l'année suivante, deux cents en 1972 et 1973, dans les catégories allant de poussins à vétérans: les rameurs de la Ligue Lorraine n'hésitent pas à se déplacer de Nancy, Verdun, Pont-à-Mousson, et ni la section athlétisme de l'U.S.T. ni les clubs de cross des environs ne dédaignent la manifestation. L'apogée est atteinte en 1980 avec trois cents concurrents, puis la participation décline et tombe à cent vingt concurrents, en 1985, malgré la présence régulière des différentes sections de l'U.S.T. des établissements scolaires et des clubs d'aviron lorrains. Le cross a d'ailleurs été supprimé en 1988, au profit d'un "Contrôle Technique d'Entraînement Hivernal", de niveau régional: il s'agit d'une régates qui permet de couper la routine des sorties hivernales où l'on travaille l'endurance plus que la force explosive.

En ce qui concerne les activités non directement liées à l'entraînement des membres et aux compétitions, on trouve bien sûr toutes les sorties à la

piscine découverte en été, les randonnées en kayak, vélo, planche à voile, les parties brochettes (traditionnellement le soir des régates), les pique-niques, les bains dans la Moselle et les plongeurs depuis les viaducs, en tout, toutes les distractions qui s'organisent spontanément en basse saison, mais aussi toutes les actions de promotion de l'aviron dans le Toulois: ainsi, à partir de 1983, l'U.S.T. aviron met sur pied, seule d'abord puis avec le patronage de l'Est Républicain et l'organisation "Toul en Fête", ou avec la collaboration du restaurant Long Phung, des Joutes Nautiques. Les premières se déroulent au Port de France, puis au bassin de Valcourt, sur le canal à grand gabarit ou sur le canal de la Marne-au-Rhin qui passe devant le club, au mois de juillet ou août. En cette période de creux estival, nombreuses sont les personnes demeurant à Toul qui viennent assister ou participer aux joutes et à leurs intermèdes: courses au canard, courses en kayak assis ou debout, concours d'Objets Flottants Non Identifiés et démonstrations de nos modélistes. C'est également dans le cadre de telles manifestations, ou dans celui de la semaine "Sport pour Tous", que le club organise des portes ouvertes: les personnes intéressées peuvent ainsi visiter les locaux, voir des bateaux d'aviron de près, et essayer les appareils de la salle de musculation ainsi que la "planche à ramer" (il s'agit d'une armature que l'on pose au bord du ponton et sur laquelle sont fixés, sièges à coulisse, planches de pieds, portants munis d'aviron de pointe à la palette évidée, pour moins de résistance dans l'eau; grâce à ce dispositif, le débutant apprend à décomposer et à effectuer correctement le geste sans avoir à se soucier de problèmes d'équilibre). La publicité se fait aussi en allant au devant du public: ainsi, en 1978, des bateaux sont exposés à la Foire Commerciale, en 1988 et 1989, deux stands sont dressés, soit à l'hypermarché Cora, soit sur la Place de la République, et le public peut goûter aux sensations de l'aviron sur des ergomètres, appareils restituant surtout la sensation de l'inertie d'un bateau sur l'eau. En 1988 également,

le club participe à la Fête de l'Air et de l'Eau en tirant un skieur nautique derrière un huit, établit un record de distance des Douze heures de Natation par équipes et récidive l'année suivante en contribuant à l'établissement d'un record Guinness: les Toulois parcourent 1003 kilomètres à la nage en douze heures, l'aviron couvrant à lui seul plus de 170 kilomètres, devançant même la section natation: en effet, les rameurs, qui constituent l'équipe la plus nombreuse, sont souvent d'anciens nageurs de l'U.S.T., car une condition requise à l'inscription est d'être capable de nager au moins 50 mètres d'affilée. Un des meilleurs moyen de recrutement des jeunes reste cependant le sport scolaire (30 scolaires s'entraînent sous la direction de "Titi" Lasseaux, M.Gallois et Jean-Pierre Louis en 1975), mais le nombre de collégiens et de lycéens qui s'inscrivent au club dans le cadre de l'ASSU, diminue au fil des années, et bientôt il n'existera plus d'équipe d'aviron scolaire à proprement parler, puisque les bateaux présentés aux championnats d'académie sont composés de jeunes déjà sociétaires, et qui se trouvent fréquenter le même établissement. Il faut d'ailleurs dire qu'aucun des enseignants en éducation physique dans le Toulois ne pratique l'aviron, aussi les professeurs ont-ils tendance à orienter leurs élèves vers des disciplines plus connues, telles que l'athlétisme, la natation ou les sports collectifs. Il faut également ajouter que les difficultés de navigation et l'impossibilité de participer à des compétitions provoquées par les travaux d'aménagement du canal à grands gabarits en 1977 ont rebuté beaucoup de jeunes. Depuis deux ans cependant, les scolaires ont repris le chemin du club d'aviron, non plus le mercredi et le samedi mais dans la semaine. En effet, la Ville a créé deux postes de moniteurs rattachés aux écoles primaires de l'agglomération de Toul, occupés depuis le début par le rameur Didier Petitjean et le footballeur Jean-Pierre Bertha, et chaque groupe scolaire vient passer tour à tour une demi-journée à la base nautique de Valcourt. En compagnie de leurs instituteurs, les élèves



Départ des seniors au cross des rameurs
en février 1973

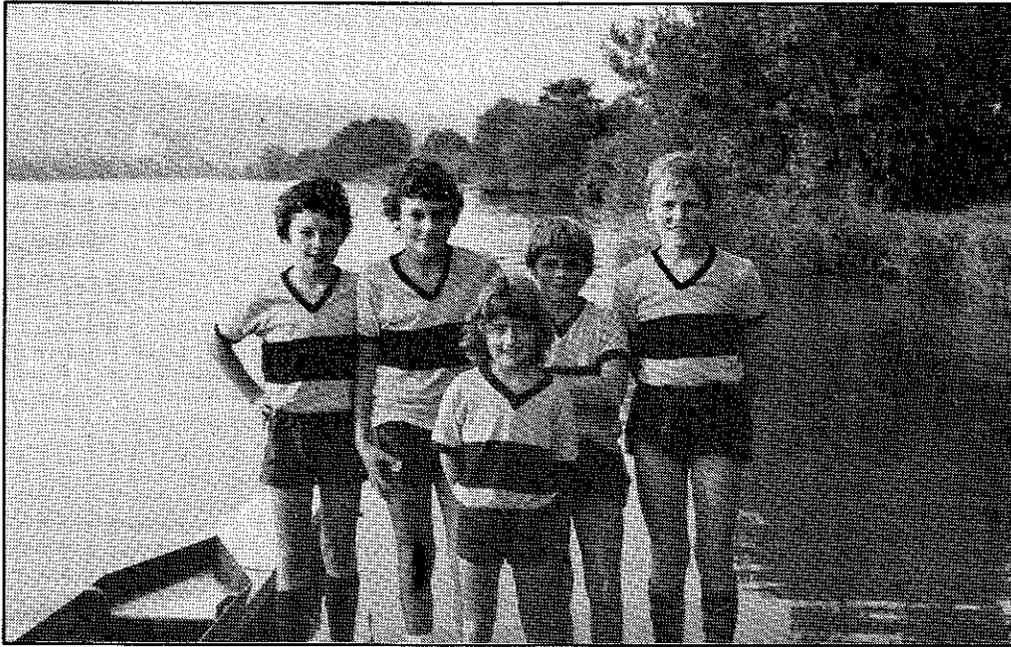


Quatrièmes en finale aux critères de France
à Vichy en juin 1973

De gauche à droite:

Cyrille Friedrich - Jean-Michel Pouey - Bernard Henry - Pierre
Birster - Jean-Pierre Louis - Bernard Doyotte - Gérard Martin

Assis: Christine Gunther - Yann Troch



De gauche à droite:
Fabrice Louis - Laurent et Sébastien Billamboz - Thierry Petitjean
Au premier plan: Katia Louis (1979)



Juillet 1982
De gauche à droite:
Monique Louis - Evelyne et Jean-Pierre Louis - Marie-Christine
Dupeyroux - Jacqueline Lamaze et le barreur Franck Wneczak

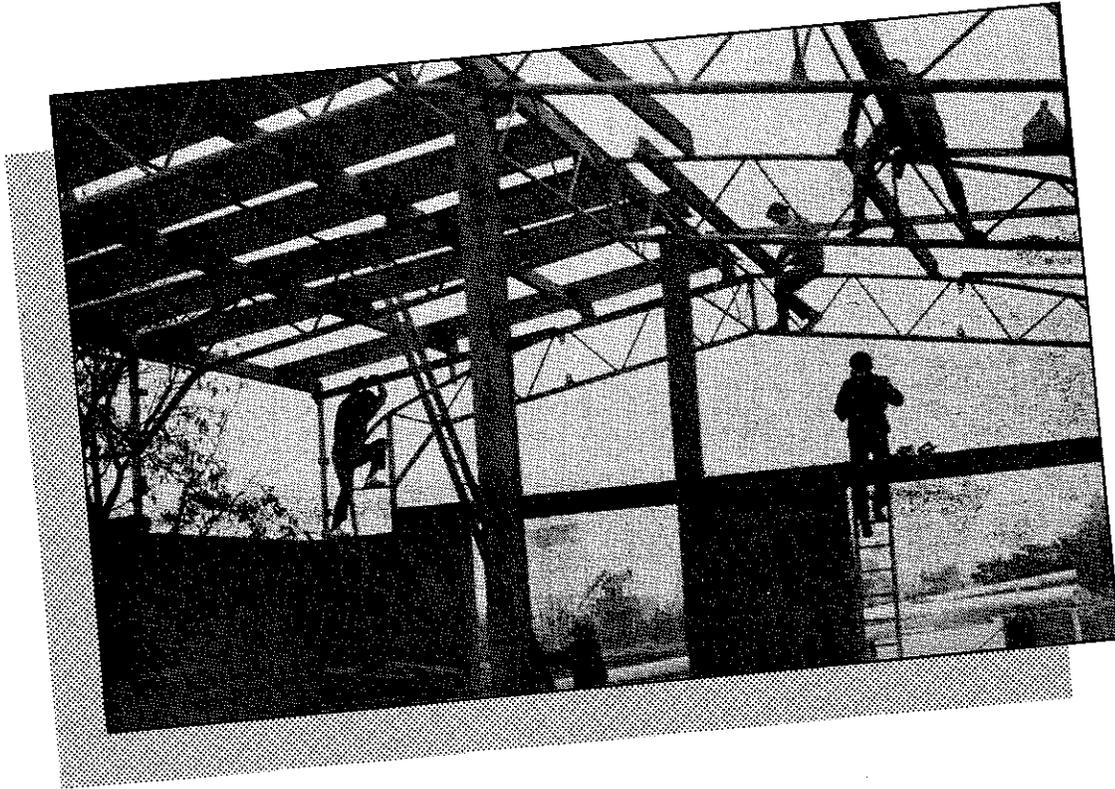


Mai 1983
L'U.S.T. remporte le challenge
des Régates de Verdun

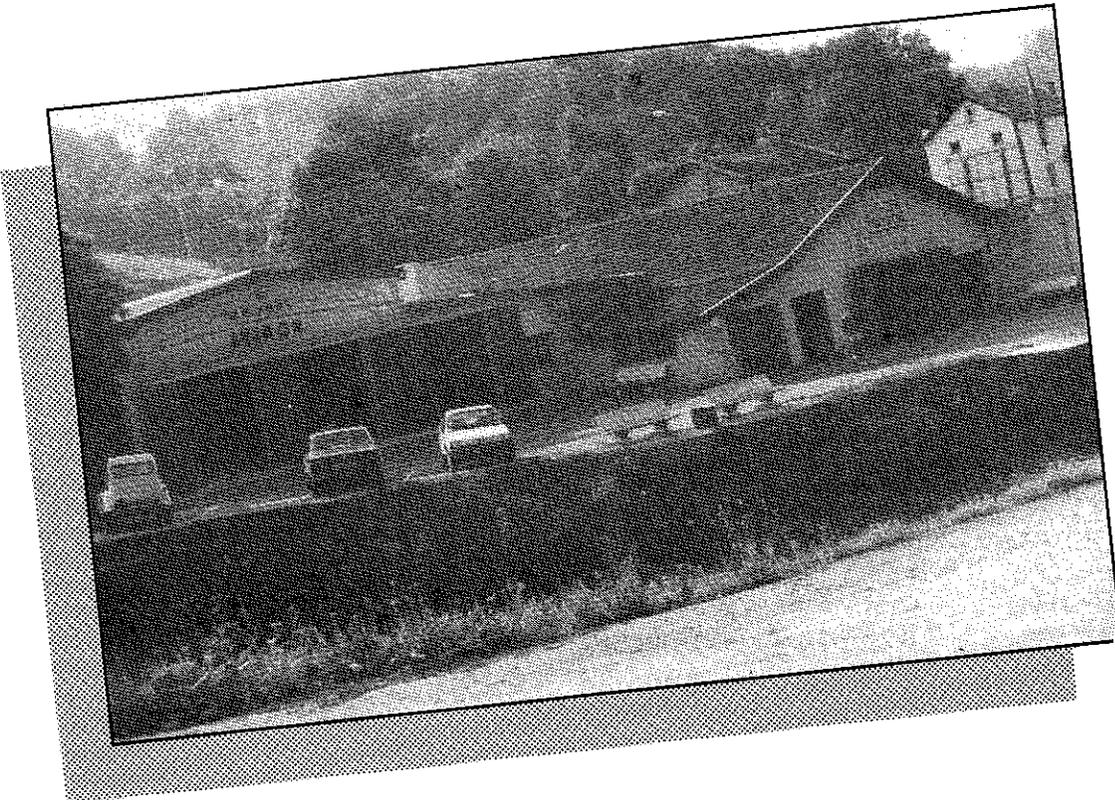
Championnats de France 1983 (Mâcon)

Le huit minime remporte
le titre de vice-champion de France
Sébastien Billamboz
- Pierre-Yves Gillet - Pascal Gilet -
Stéphane Tourman - Pascal Pierre
- Jean-Yves Demange -
Alain Simon - Stéphane Hénard
barrés par Erwan Le Saint





Construction du nouveau hangar
par les rameurs en octobre 1984



sont ainsi initiés au canoë-kayak (tout le matériel: coques, pagaies et gilets de sauvetage, est entreposé au club) mais aussi à l'aviron dans des yolettes. Pendant les mois de juillet et août, il leur est possible de venir toutes les après-midis de la semaine sauf le dimanche, pour continuer à pratiquer l'aviron dans le cadre de l'action "Sports-Vacances". Initiation et sécurité sont assurés par de jeunes rameurs: Didier Gautier et Sylvain Friedrich en 1988, Eric Letoffé et ses coéquipiers du quatre en 1989, bénévolement (ou presque), et de nombreux benjamins, minimes ou cadets se réinscrivent en septembre.

Le bénévolat est en effet la clé de la vie d'un club d'aviron dans une petite ville car le matériel, extrêmement fragile et coûteux, nécessite beaucoup d'entretien et conditionne en grande partie la réussite en compétition; de plus il faut songer que les subventions d'état sont très insuffisantes: les subventions du Ministère de la Jeunesse et des Sports couvrent à peine les frais de fonctionnement du canot à moteur de sécurité, et, en 1981, la subvention départementale destinée à l'achat de ce zodiac, couvre seulement 45% des frais, le reste étant à la charge du club. L'aide de la Ville se situe surtout au niveau immobilier: la municipalité a ainsi fait l'acquisition de l'ancien café, jouxtant les hangars à bateaux existant, et de sept ares de terrain, prenant également en charge les frais d'eau et d'électricité des bâtiments, qui désormais lui appartiennent, et faisant goudronner le terre-plein entre les hangars et le ponton. Tous les travaux et la plupart des achats de matériaux, sont en revanche effectués par le club, ainsi n'est-il pas rare de voir les rameurs, de tous âges, se transformer l'été venus en terrassiers, maçons, soudeurs ou charpentiers. Toutes les compétences professionnelles sont utilisées: ainsi, M.Petitjean a contribué à la longue survie des anciens véhicules tracteurs de l'aviron (3 DS Citroën) avant d'aider à la transformation d'un camion d'occasion, en transport à 9 places, avec une malle arrière pour le petit matériel

de compétition. Garagiste de profession, il répare et révisé le camion surnommé "Poum-Poum", et le conduit, puisqu'il est le seul titulaire d'un permis poids lourd au club, depuis le départ de l'ancien secrétaire André Kleczek. Malgré le vol de tous les outils du club, lors du cambriolage de la maison de l'aviron en mars 1983, celle-ci est rénovée entièrement et accueille dès avril, l'assemblée générale nationale des vétérans, au cours de laquelle Christian Louis, Cyrille Friedrich et Jean Lasseaux reçoivent la médaille d'or de la fédération ainsi que René Millot à titre posthume. En 1983, confrontée au problème du rangement des bateaux utilisés par une centaine de sociétaires d'autant plus qu'elle vient de faire l'acquisition d'un quatre barré, la section aviron utilise une ancienne bâche de piscine mobile, mais un mois de novembre particulièrement venteux et pluvieux en a bien vite raison, aussi le club entreprend-il en 1984 la construction d'un hangar en dur sur le terrain situé entre l'ancien café et le garage à bateaux en bois, acquis par la Ville. A la fin d'un été où garçons et filles, jeunes et moins jeunes ont travaillé à la récupération de la charpente métallique de la vieille bâche et à l'érection des murs, le club dispose d'un hangar qui fait également office de salle de musculation, équipée de l'ancien matériel de la section haltérophilie de l'U.S.T. En 1985, les sociétaires construisent un garage et un atelier de réparations de la même façon, réalisant ainsi la jonction entre les différents corps de bâtiments. En 1987, les vestiaires hommes sont rénovés, de même que les vestiaires femmes (deux ans plus tard): isolation, pose de lambris et du chauffage électrique, construction d'un banc central avec étagères et patères, tout cela est réalisé par les rameurs. Le gros oeuvre n'est en général réalisable que pendant les grandes vacances, entre championnats de juillet et championnats de septembre, lorsque les plus jeunes sont disponibles, mais il ne faut pas oublier que durant toute l'année beaucoup d'adultes, à la retraite ou non, consacrent leur temps à l'aviron: ainsi, Christian Louis a cons-

truit en 1978 un skiff en bois et duralumin aux normes de la fédération qui a nécessité quatre cents heures de travail, et est devenu le spécialiste de la remise en état de bateaux du club ou d'embarcations très endommagées cédées, par des clubs plus riches (à l'U.S.T.), tandis que Jean Lasseaux a effectué un stage de formation à Antibes afin d'être en mesure de réparer et construire des bateaux en résine et laine de verre, et de former des sociétaires de clubs de la région à cette technique. De plus, "Titi" Lasseaux a construit des appareils de musculation divers, qui, en venant s'ajouter à la presse oblique destinée à la musculation des cuisses et achetée par le club, offrent la possibilité de faire travailler les principaux groupes de muscles. Un autre domaine où la coopération des sociétaires s'impose, est l'organisation des deux bals annuels, principale source de revenus du club, en dehors des aides municipale, départementale ou régionale, ou encore du mécénat, quelquefois inattendu comme celui du Loto National et du P.M.U. -qui ont alloué 3.200 francs à la section aviron de Toul et distribué en tout 10.000 francs au sport lorrain en 1982- ou encore celui du Lions'Club, qui a remis au président Vecker, lors des Régates de Toul de 1983, un chèque ayant financé l'achat d'un skiff. La Salle Polyvalente de Valcourt, où se tiennent les bals, est entièrement décorée et nettoyée par les rameurs, le service est effectué par les plus jeunes tandis que seniors et vétérans tiennent le bar où éventuellement préparent les repas en cuisine. En fait, il existe un seul membre rétribué au club, et ce depuis 1986 seulement -après le départ de l'entraîneur Jean-Pierre Louis, qui a su hisser le club au premier rang régional et former l'élite actuelle du club-: Didier Petitjean, employé à la fois par la Ville et par l'U.S.T. aviron en tant qu'entraîneur. Le calendrier annuel de la section aviron est désormais bien réglé, et s'organise comme suit:

-en janvier, le comité présente aux rameurs et à leurs familles, un bilan sportif,

moral et financier de la saison, au cours de l'assemblée générale de la section, qui est également prétexte à tirer les Rois, puis en février se déroule un stage de ski de fond en compagnie des cadres techniques régionaux et des rameurs des autres clubs, dans les Vosges. Avril est le mois du Bal de Printemps, ainsi que de la traditionnelle promenade du lundi de Pâques, entre Toul et un autre club sur la Moselle (Pont-à-Mousson ou Pont-Saint-Vincent), en alternant aviron et vélo. Puis viennent les Régates de Toul en juin, suivies de près par la période des championnats de France minimes, cadets, juniors, et seniors sprints. Les grandes vacances sont consacrées à l'entraînement pour les championnats de France sur 2000 mètres en septembre dans le cas des seniors, et à la détente pour les autres: randonnées, vélo, kayak, bains dans la Moselle ou à la piscine, parties de volley-ball... En octobre ou en novembre, l'Aviron organise sa Tête de Rivière, puis les sociétaires assistent à l'assemblée générale de l'U.S.T. en fin d'année, suivie par le Bal de la Saint-Sylvestre, sans oublier la Coupe de Noël et le match des huit masculins et féminins en novembre ou décembre.

Il ne nous reste plus qu'à maintenant faire le tour du propriétaire: commençons par le bâtiment le plus ancien. Il s'agit d'un hangar à fronton de bois, qui comprend trois travées de supports servant au rangement des bateaux, ainsi que trois vestiaires (masculin, féminin et vestiaire des moniteurs), des toilettes, une cabine de douche, plusieurs lavabos et points d'eau, et le garage des gardiens du club. Juste à côté se trouvent l'atelier, équipé de deux établis et d'une perceuse à colonne, et le garage qui abrite une petite remorque, une autre plus grande et acquise en 1986, le camion "Poum-Poum", les bateaux en cours de réparation, les mini-vélos qui servent à suivre les courses, les canots à moteur, le matériel de camping et le marabout servant de cantine lors des longs déplacements (aux championnats de France par exemple) et enfin de nombreux placards. Juxtant

le garage, le hangar érigé à l'emplacement de l'ancienne bâche comporte quatre travées destinées à entreposer les bateaux, et au fond, la salle de musculation. Au rez-de-chaussée de l'ancien café se trouvent la salle de réunion ainsi qu'une cuisine et un bar, tandis que le premier étage est réservé à l'appartement des gardiens, et le second aux dortoirs et sanitaires qui constituent la structure d'accueil des stages: plusieurs stages régionaux d'aviron se sont déjà déroulés à Toul, et le club a également reçu dans la maison de l'aviron les jeunes rameurs de Trèves, ainsi que d'autres groupes en dehors du cadre sportif. La société possède actuellement une cinquantaine de bateaux à l'aviron et deux canots de sécurité à moteur et coque plastique dont un destiné à la surveillance des scolaires.

Une nouvelle salle de musculation, encore à l'état de projet, se situerait sur le terrain jouxtant le plus ancien hangar et sur lequel sont entreposés les kayaks et une yolette plastique: cette salle serait construite en utilisant les murs et une charpente déjà existants, et permettrait de laisser le fond du nouveau hangar libre pour le rangement des bateaux car le club, qui a récemment fait l'acquisition d'un quatre de pointe barré et d'un deux de couple, rencontre toujours des problèmes d'extension, mais pour l'instant, une partie de la parcelle a été aménagée en terrain de volley-ball. Quant au bassin, il étire ses sept kilomètres de long entre les berges calmes et boisées du site des Boucles de la Moselle, et offre tous les avantages requis pour la navigation à l'aviron: en effet, entre l'écluse de Dommartin et celle située en amont de Pierre-La-Treiche et en aval de Maron, la Moselle canalisée est large, peu sinuose, le courant est faible, le trafic commercial peu important, l'embarquement et le débarquement sont faciles et se font à quelques mètres des hangars, toutes choses que bien des clubs de la Ligue peuvent nous envier.

La réputation des rameurs toulousains n'est d'ailleurs plus à faire dans la région

ni sur les bassins nationaux. En effet, le palmarès impressionnant des "abeilles" (les adeptes de l'aviron toulousain sont ainsi surnommés en raison de leur uniforme à rayures jaunes et noires) témoigne de la bonne santé du club, par ailleurs sacré meilleure association sportive de l'année 1980 par la Ville de Toul. Depuis 1980, des Toulousains figurent parmi les rangs de l'Equipe de France d'aviron, et plusieurs d'entre eux ont été récompensés par le titre de "sportif de l'année" par la municipalité, cependant il existe une légère ombre au tableau: la relève de l'élite junior et senior du club tarde à venir, et l'équipe féminine, représentée aux championnats de France de 1988 par un seul bateau en demi-finale, et un seul bateau aux repêchages en 1989, s'est singulièrement appauvrie. (Il ne reste que trois jeunes filles senior ainsi que quelques minimes, cadettes et vétérantes de catégorie A). Le quatre de pointe barré cadets emmené par le chef de nage Eric Letoffé constitue un bateau des plus prometteurs puisqu'il est déjà monté sur la seconde marche du podium aux championnats de France d'Aiguebelette édition 1989, mais la section aviron ne doit pas se reposer sur ses nombreux succès: elle se doit d'assurer son avenir par la formation continue de nouvelles générations de rameurs, aussi tout nouvel adepte du "bout de bois" est-il le bienvenu ainsi que tout ceux qui désirent participer à la vie du club ou simplement pratiquer l'aviron de loisir.

Bibliographie:

- *Encyclopédie Universalis*
- "Aviron" par Guy Guillaud Ed. Amphora
- Mensuel "L'Aviron" de la Fédération Française des Sociétés d'Aviron

Documents:

- Musée du Louvre, *Antiquités Orientales*
- Landesmuseum, Trèves
- Photos par différents membres du club
- Plaquette éditée par le Ministère des Sports et de la Jeunesse et la F.F.S.A.
- Archives de l'U.S.T. section aviron
- Coupures de presse (*Est Républicain, Républicain Lorrain*)