

# LES Origines du Camping en FRANCE

Sur le moment d'entamer cette retrospective de plus de 45 ans, un scrupule me retient : cela vaut-il vraiment la peine ? Sans les premiers acteurs qui, eux, ont vécu ces journées, les autres trouveront sans doute que je fais beaucoup d'embaras pour des incidents, somme toute, assez quelconques... etc. Mais dès la première réflexion, des souvenirs radieux se remettent à flamber, le fou-rire me reprend. Le lecteur d'aujourd'hui, campeur endurci, revivra peut-être, pour lui-même, nos premiers émerveillements qui furent un jour les siens : le réveil sous la tente, en pleine nature, le jaillissement du soleil à sa sortie sous les arbres, le gazouillis des oiseaux, la surprise d'un lapin, d'un écureuil, d'une biche... Alors il excusera mes tartarinades, et rira de nos aventures en pensant aux siennes - donc, je me risque.

Cela débuta vers 1901, bien modestement et prosaïquement, à l'Union chrétienne de jeunes gens de Paris, 14 rue de Cécile. Quelques jeunes gymnastes et sportifs pour la plupart avaient commencé, le dimanche, des balades à pied aux environs de Paris. Leur équipement se limitait à une feuille de papier enveloppant un frugal déjeuner. Mais vu la lenteur des moyens de communication à travers une banlieue interminable, la partie squallide de leurs randonnées était très écourtée ; et l'idée vint bientôt de partir le samedi soir et de demander à coucher dans des granges ou des greniers. Les inconvénients de ce système ne tardèrent pas à se révéler nombreux : les trous dans les planchers, les rats, la paille où l'on perdait tout dans l'obscurité, la poussière, le hume des foin, les « coups de feu » occasionnels des ces « hostelleries » d'un nouveau genre, etc.... Cependant, tel que, il représentait un progrès ~~par rapport~~ permettant des étapes considérables à des prix défiant toute concurrence, car nous nous étions mis à la cuisine au plein air. Ah ! la première omelette le premier beefsteak !

De 1901 à 1906 il y eut des vices respectables, d'abord à cinq ou six, puis à vingt ou trente. On visita successivement Fontainebleau, Chantilly, Compiègne, Pierrefonds,

Montjavoult, la Roche Guyon, Château-Gaillard, Dieppe et Varangeville, etc...  
 était-ce déjà du camping? nous ignorions même le mot et appelions cela des  
 excursions. Nous n'avions pas de tentes et n'y songions même pas, mais un certain esprit  
 était né, esprit d'aventure qui transformait les difficultés en occasions de  
 victoires, ne reculant ni devant la fatigue, ni devant le mauvais temps puisque, en dix ans,  
 sur plus de quarante sorties, pas une seule ne fut décommandée ni modifiée.

Car nous n'étions pas seulement des gymnastes, mais aussi des marcheurs! Dix d'entre  
 nous étaient « Pédax-pedestres » du journal l'Auto (100 km à pied de samedi soir au  
 dimanche soir) et le lundi : tous à la gymnastique! Les deux frères Robillard, certain  
 week-end s'offrirent même le luxe de Paris Breil et retour (130 km à pied)

Une euphorie incoercible survenait pour nous les moindres incidents, témoin cette  
 mésaventure survenue, à Varangeville, à notre « vétérinaire perpétuel » (il était chargé de la  
 trousse médicale) le brave Blaison. Une nature marâtre l'ayant affligé d'une barbe  
 en poil de rhinocéros, il prétendit (mais en vain) effacer cet opprobre par le truchemen  
 d'un rasoir Star, lequel ni survécut point. Sévère mais juste, « une mise en boîte  
 maison » sanctionna cette velléité aussi saugrenue que déplacée : se raser en camping!

La falaise de Varangeville est abondamment pourvue de fissures et de guffes. Un plat de  
 nouilles y chut; présente tout trouvé pour une expédition spéléologique que Robert Lasterat  
 n'eut point désavouée. On récupéra le plat, mais pas les nouilles ce qui fut vertement  
 reproché aux sauveteurs.

Pour les prédestinés que nous étions, l'aventure n'était pas seulement au coin de la rue  
 mais partout jusque dans les trains de plaisir comme nous le verrons plus loin.

Le bruit de nos exploits ne tarda pas à se répandre dans l'Union de Paris, mais nous  
 n'étions qu'une poignée: de nombreux amateurs n'avaient ni l'équipement adéquat, ni la  
 volonté de l'acheter.

C'est alors qu'en 1905 nous constituâmes dans le sous-sol du gymnase, une réserve  
 de matériel de campement alimentée par le Barreau du Temple et le marché aux  
 puces: haversacs réformés de l'armée (1fr, 50), plats de campement et marmites Bouthéon  
 (1fr, 50) seaux en tôle (2fr.) etc...

que nous louâmes aux amateurs occasionnels (1 fr le sac, 0,50 le bidon) >  
le port du sac étant déclaré obligatoire. On vit alors, aux gares, les  
veilles des jours fériés, des spectacles dignes du cinéma:

D'abord, réunion des « habitués », en tenue genre cycliste, et des « chents » >  
(qui ne se rendaient pas toujours bien compte de ce qui allait leur arriver)  
dont plusieurs étaient en costume de ville: jaquette, cravate, col raide,  
chapeau melon.

Puis apparition d'une voiture à bras, bondée de sacs, ustensiles et provisions.  
Tête des « clients » aussitôt répartis en escouades, immatriculés, gratifiés de  
tout un borda, rassemblés et alignés. Et, bien plus encore, tête d'un public  
qui n'avait jamais, mais jamais vu des civils, sacs au dos, et en rangs, sans  
y être militairement contraints, et qui hurlait à la chienlit! (je vous  
jure que je n'exagère en rien.)

Ensuite, rée vers les compartiments réservés du train de plaisir. Là, nouveau  
scenario. Installation de dortoirs sur deux et trois étages, avec les couvertures  
(et plus tard les tentes): « cuisine roulante » (les roues du wagon) avec plein  
marmites de cacao sur les fourneaux « primes » et prodiges pour empêcher  
les cahots de tout flanquer par terre. Puis descente du train, parfois en pleine nuit  
formation en colonne par quatre, et dix ou quinze kilomètres au pas cadencé  
derrière un grand drapeau tricolore, comme des conscrits... et en chantant des  
cantiques (les chansons de route militaires étant jugées insuffisamment convenables).  
Seulement, il arrivait parfois que, vers deux ou trois heures du matin, à la  
traverse des villages, les cantiques étaient peu goûtés des indigènes, qui ne  
plaisantaient pas avec leur sommeil et nous accablaient de protestations acides  
et de menaces de représailles alcalines. Heureusement que, d'ici la mise à execu-  
tion, nous n'étions plus sous la verticale.

Et au cours de toute l'expédition : concours permanent de "mise en boîte", chacune des deux ou trois escouades ayant son journal (le Campignouf, le Tartare des Tartarins) ses chroniqueurs, poètes et chansonniers, bref de quoi alimenter des séances impayables, le soir, au feu de camp. Était-ce du camping? ...

Jusqu'au jour (Pâques 1906 à Château-Gaillard) où Louis Partridge (qui, depuis, en a fait sa carrière) nous révolutionna par l'exhibition d'une tente pour douze personnes, qu'il avait fabriquée lui-même. Peut-être penserez-vous que nous allions lui tresser des couronnes et le porter en triomphe. ~~Non~~ Ce serait bien mal nous connaître. Une bordée de quelibets révéla les abîmes de l'ingratitude humaine à ce philanthrope méconnu faussement accusé d'avoir employé de la mousseline à beurre pour son « voile de mariée » qui n'abritait même pas du soleil.

Louis Partridge a toutes les qualités ... sauf la mansuétude. En termes singulants, il lança à ses détracteurs le défi de les affronter sous sa tente à la plus prochaine pluie battante. Pour ce duel d'un nouveau genre, le champ clos fut choisi dans le bois de Verrières où Partridge connaissait une carrière pouvant sauver la mise en cas d'âches. Engagement d'honneur pris de part et d'autre « Capon qui s'en dédit » L'occasion favorable se présenta dès l'Ascension suivante.

Les conditions de l'épreuve étaient bien remplies : nuit noire, temps excruciant Le rendez-vous était à 10 heures, porte d'Orléans. Je me vois encore, dans le métro, harnaché en règle mais « dégonflé » à plat, me fustigeant furieusement de toutes les épithètes de l'aliénation mentale - et il y en a

Cependant, je me rassurai bien vite, persuadé que je serais le seul, les autres, moins stupides, étant demeurés chez eux, et que j'en serais quitte pour faire demi-tour, et oublier cette crise dans les bras de Morphée

Terminés ... Catastrophe !! Tous là ! Onze !... et d'une colère !!!<sup>5</sup>  
Chacun reprochant à tous les autres leur présence malencontreuse, en une  
altercation violente et généralisée dans le plus pur dialecte de Montmartre.

Seul triomphait, impavide, Partridge - qui avait son honneur à  
venger. Après, quoi, il fallut bien se mettre en route.

Autre représentation: mise en batterie de la lanterne pliante (nous ignorions  
les lampes électriques), de la boussole et... de la carte d'Etat major au  
1/80.000<sup>e</sup>! Nul n'avait songé à emporter le moindre plan urbain! Alors...  
dans la nuit noire, sous le déluge... quelque chose comme la rébouldingue  
des « train de 8<sup>h</sup>47 » ou si vous préférez, une nouvelle édition - en mieux  
de la « Ronde de nuit » (mais Rembrandt n'était pas là). A tous les  
coins de rue, on abritait sous une pèlerine, lanterne, carte et boussole,  
et on allait... « Sud-37° - Ouest » ou à peu près.

A une allure de limace, et dans un silence de mort (notre stock de  
rasseries étant provisoirement épuisé), la procession fantomatique  
traversa Montrouge, Chatillon... et autres lieux. On du faire, avec  
les détours, une bonne dizaine de kilomètres. Finalement, vers les 3  
heures du matin, on fut dans un bois: Partridge dit qu'on était  
arrivé, mais de carrière, point.

La pluie avait quasi cessé. On monta la tente, et les naufragés,  
trempés, transis, mirent en commun leur chaleur animale et attendirent  
le jour. Celui-ci venu, la soudaine découverte de la carrière qui  
était à cent mètres, déclencha un enthousiasme indescriptible. On  
fait, bien des officiers-orienteurs de l'Armée, experts en azimuts,  
n'auraient pas fait mieux. Il y avait des piles de bois. On tapa  
dans le tas, sans seulement nous douter que nous étions des  
voleurs. Un feu d'enfer sécha nos fusques, on fit rôtir un

gigot entier, et on profita de ce que nous étions « à poil », pour nous tatonner de boue et de confitures et reconstituer une scène peau-rouge à faire frémir.

Il y avait une route à vingt mètres, mais il ne passa personne. C'est égal, rétrospectivement, nous avons eu chaud, à l'idée du triple procès-verbal pour vol, feu en forêt, et attentat à la pudeur (les règles de la bienséance vestimentaire étaient alors plus strictes qu'aujourd'hui) que nous aurions, certes, bien mérité.

Et voilà comment la première tente de camping entra dans l'histoire.

Et maintenant... O toi, jeunesse moderne, déjà blasée d'un camping de propriétaire, avide de sensations fortes et qui rêves de forêt équatoriale, qui t'empêche de la reconstituer aux portes de Paris?

C'est si simple; une banlieue lépreuse, nuit bien noire et pluie suffisamment torrentielle... plus boussole, carte d'Etat-major (la bonne vieille, en hachures, au 1/80.000<sup>e</sup>, qu'il faut être intelligent pour lire) et surtout pas de plan urbain! Alors... qu'est-ce que tu attends? Allez! Aoste! et donne nous en des nouvelles!

Puisque nous en sommes à Louis Partridge, cet inventeur incorrigible n'avait pas fini de nous éblouir. Ce fut d'abord par un bateau démontable qu'il avait fabriqué et essayé dans sa chambre avec plein succès... jusqu'au jour où il le produisit sur la piscine de l'Union de Paris... où l'eau se révéla moins « portante » que son parquet. Sitôt dedans, « cloac » telles les deux mâchoires d'un piège, l'avant et l'arrière se refermèrent sur le navigateur, englouti en un clin d'œil et qui en entendit encore de toutes les couleurs. Puis ce fut une voiture démontable malheureusement un peu légère, et qui ne pouvait pas à elle seule, recevoir tout notre matériel collectif considérablement augmenté.

Car il nous avait mis la puce à l'oreille. Tentés et bateaux sortirent comme des champignons. Nous les fabriquions nous-mêmes et cousions la toile, doubles coutures, en point de chaînette, à raison d'une piqûre tous les trois millimètres!

Ayant promptement découvert que, sous la pluie persistante, le séjour prolongé sous une petite tente manquait de charme, nous en construisîmes une grande pour trente personnes, mais en quatre morceaux qu'il fallait plus d'une demi-heure pour monter. Elle était idéalement habitable, mais offrait beaucoup de prise au vent. C'est ainsi qu'à Varengeville, ayant réussi, par des prodiges, à la monter sur la falaise malgré un grain carabiné, nous fîmes dans l'impossibilité d'y pénétrer: le vent s'engouffrant par la moindre ouverture l'aurait enlevée comme une plume. Pour comble, Partridge (toujours lui!) s'étant incrusté sous son robuste crâne, l'idée géniale d'y faire du feu, rien ne l'en fit démordre. Evidemment son bois était mouillé. La fumée fut telle qu'on sortit par les pieds notre Partridge qui suffoquait, et nous dûmes attendre dehors, trempés-saccés, la fin de ce coup de tabac. Ça au moins, c'est des distractions!

Finalement, nous eûmes trois tentes, permettant de loger de quarante à cinquante campeurs; nous étions entièrement libérés des granges et des greniers, et, prenant toutes nos provisions, sauf pain et lait, dès le départ, aux prix normaux, nous pouvions faire des prix étonnants de bon marché, allant de 13 F pour trois jours, voyage compris jusqu'à Compiègne, Pierrefonds ou Varengeville, jusqu'à 45 F pour 8 jours en Vendée et 75 F pour 8 jours en Suisse. Et cela tout en faisant des bénéfices scandaleux,

aussitôt investis en nouveau matériel individuel et collectif pour 8 quarante-cinq campeurs. Toute cette activité n'avait pas pu se développer sans une sérieuse organisation. En juin 1906, trente-huit campeurs avaient formé une « Société coopérative d'excursions » où les fonctions étaient strictement spécialisées, chaque titulaire jouissant, dans sa partie, d'une autorité absolue, avec responsabilité totale. Une discipline très stricte avait maintenu un fonctionnement sans à-coups de tous les rouages.

Président: O.J. Gerin; trésorier: H. Blaisin; comptable: Ch. Hoffet; capitaines de routes: Ch. et H. Bonnamause; intendant: Ed. Randegger; chef du matériel: Louis Partridge; service médical: H. Blaisin; chefs d'escouades: Fernand Terrier et Emile Kast.

Deux postes étaient particulièrement chargés. L'Intendant, Ed. Randegger devait assurer un ravitaillement succulent et copieux, au moindre prix. Il poussait l'économie jusqu'à nous obliger à rapporter les pots de confitures et les litres vides, ce qui n'allait pas sans respectance. Partridge, comme chef du matériel, avait la tâche ingrate du nettoyage et de l'entretien. Le service éducatif était assuré par Henri Bonnamause, alors professeur de sciences naturelles au Collège de Normandie, passionné aussi d'histoire et géographie, auquel son érudition encyclopédique permettait un enseignement à batons-rompus, le plus difficile mais le plus vivant. C'est lui qui prit la plus grosse part à la rédaction du premier « Manuel de camping » patroné et diffusé par le Touring Club de France. Et ici, comment pourrais-je ~~me~~ oublier quelques ~~amis~~ amis qui, sans exercer de fonctions précises contribuaient néanmoins, pour une large part, au succès de l'affaire: les Aichelé, Bouchart, Hoffel, Klépal, Léon Mann, René Terrier, P. Théron... et Samuel Williamson qui fonda plus tard le scoutisme unioniste. Envers eux aussi, nous avions une dette, ~~et~~ car ils ont fourni « l'atmosphère » et ce n'était pas rien.

Les difficultés nous avaient rendus débrouillards: à Fontainebleau il est sévèrement défendu de faire du feu dans la forêt; cela ne nous empêcha nullement (Pâques 1907) de régaler quarante-six affamés avec



trois gigots saignants.

Ayant, dans le Bottin de province trouvé les adresses du boucher et du boulanger de Cheilly-en-Bière, nous fîmes cuire par l'un les gigots commandés chez l'autre et une escouade cycliste nous les amena en quatrième vitesse à la Caverne des Brigands, exploit qui fit du bruit dans le Landerneau unioniste.

J'ai dit que, pour nous, les trains de plaisir justifiaient amplement leur nom. De toutes les péripéties héroï-comiques dont ils furent la cause, je me bornerai à noter ce retour de Varengeville (15 juillet 1908) où nous devions prendre à Barren, à quarante-cinq, le train de Harve qui arrivait bondé, ne nous offrant, en fait de compartiments réservés que les tampons et les toits des wagons.

Tandis que le chef de gare lève les bras au ciel et nous envoie... au bout du quai, un homme d'équipe élève l'œil et ses doigts out de mouvement expressif du receveur d'autobus... « compris » ! Le train arrivera à Paris avec un wagon de plus « Passez muscade ! ». Et à Compiègne, revenant des Etang Saint-Pierre, ne réussîmes nous pas, à défendre victorieusement nos compartiments contre les assauts désespérés d'une foule en délire par la reconstitution dramatique d'une rixe d'apaches du meilleur théâtre ?

J'ai parlé, tout à l'heure, des bateaux démontables. Nous en eûmes quatre, construits tout en triangles indéformables, assez stables pour tenir la mer (Varengeville, Equihen) et même, lors des inondations de 1911, à Jory, pour sauver seize personnes bloquées dans des ruelles et des couloirs étroits où les Berthons des marins ne pouvaient pas pénétrer.

Il n'y avait pas que les bateaux démontables, il y avait aussi les bateaux tout court. Nous avions pris goût au camping nautique

et notre circuit préféré était la boucle de la Marne, de Joinville à Joinville, en passant par Champigny, la Varenne, Créteil pour rentrer par le ~~est~~ canal coupant l'isthme de la presqu'île, agrémenté d'un tunnel (environ 800 m) - qui offre le pittoresque d'un sérieux portage, et la distraction, au sortir du tunnel de buter dans une péniche - qui veut entrer.

Nous faisons les Robinsons dans une des îles de Chennevières, mais un beau samedi (26 août 1906) la Marne étant en forte crue, la navigation nocturne devint vraiment passionnante, avec des remous, courants violents, épaves, etc... notre flotille (cinq bateaux chargés à couler) du suivre rigoureusement la ligne de file derrière l'amiral et son fanal. Il eut été contre-indiqué de chavirer dans le noir, avec tout notre barda.

L'île déserte, quoique reconnue la semaine d'avant, était quasi inondée. Pas de place pour monter la tente. On dut bivouaquer, et le lendemain, les rats avaient mangé tout notre pain. « Scélerats »!

L'aventure nous visite jusqu'à la fin. A l'écluse de Créteil où les bateaux doivent être transbordés des pêcheurs à la ligne étaient paisiblement installés. Notre bateau d'avant-garde eut le tort de fourrager dans les lignes avec les avirons et l'autre tort - bien plus grand - de prendre à la rigolade les légitimes protestations de ces pêcheurs, qui étaient aussi des « sois-de-vrais » et s'apprêtèrent aussitôt - nous croyant seuls - à nous le faire voir au débarcadère. Nous dûmes nager à culer au milieu du bief, en attendant les quatre autres bateaux qui effectuèrent en amont, un débarquement en force sur les arrières de ces insaisissables riverains. L'opportune conjonction d'un langage apaisant, avec l'exhibition discrète d'une quinzaine de grosses triques eut un effet lenitif immédiat, et le pain fut heureusement préservé.

Mais le « clou » de nos ébats nautiques se fut certain combat naval (15 août 1911) aux Etangs Saint-Pierre (forêt de Compiègne) où l'on a partou pied sur un fond de sable fin, sauf à la vanne, où une providence pour les amateurs a placé un banc de vase noire, gluante, puante, fétide... idéale.

Le gisement était repéré et son emploi prévu. Le garde du pavillon de chasse nous avait prêté un bachot à fond plat servant à faucarder les herbes et autorisés à couper des baliveaux pour faire une mâture, une planche fixée sur le fond par quatre équerres fournit une quille à dérive, un aviron, le gouvernail ; des draps de lit prêtés par ma femme, pliés en trapèzes et triangles, devinrent brigantine, hunier, foc et tape-œil, et votre serviteur promu amiral initia un équipage de choix aux subtilités des virages « lof pour lof » et « vent devant » qu'il n'avait jamais appris que dans les livres.

Quelques douzaines de sacs en papier bourrés de cette bonne vase pour la ~~canonnade~~ canonnade, et pour l'abordage, des bottes d'orties, voilà de quoi étiller proprement « les pirates malais » (le reste de la bande), dûment badigeonnés de suie, montant les quatre bateaux démontables et survenant à la nage... et « pan ! pan ! » par les fenêtres, sur les Tartares ! Une boucherie ! Messieurs ! Le voilier, bien venté, par de savants virages, tenait ses adversaires à distance... jusqu'au moment où un nouvel ennemi lui coupa la retraite, Louis Partridge (toujours lui !!) avec quatre planches et deux bottes de paille mouillée, avait confectionné un brûlot et inventé les lacrymogènes quatre ans avant les boches.

Une fumée atroce paralysa l'équipage du voilier, pris à l'abordage, enfoui sous les débris de sa voilure. L'amiral s'enfuit à la nage, un conseil de guerre le condamna par contumace à être pendu en effigie, et sa petite fille, âgée de 3 ans, pleurait toutes ses larmes, ayant dans le mannequin, reconnu son père.

Car il y avait maintenant, parmi nous, quelques dames. D'abord regardées de travers, elles ne tarderont pas à conquérir droit de cité, logeant chez l'habitant ou dans des tentes individuelles, et leur apparition coïncida avec une transformation inattendue de nos mœurs, où les joies du farniente eurent raison de celles de l'effort.

Hélas ! les épopées les plus héroïques ne durent pas toujours. Les délices de Cigapoue nous quittaient. Un surlégitime échanté métamorphosa peu à peu en

vilégiatures tahitiennes, nos camps volents à longues étapes, et en escargots poussifs, les chameaux infatigables que nous avions été.

Cela jusqu'au jour où la naissance du scoutisme obligea les plus déterminés d'entre nous, à l'appel de Samuel Williamson, à se disperser pour fonder et organiser les premières troupes d'éclaireurs.

En terminant, qu'il me soit permis, au nom de tous mes camarades, de remercier très chaudement le Touring Club de France, dont les initiatives bienfaitrices ne se comptent plus, pour l'appui si puissant et si précieux qu'il a bien voulu, dès le début, accorder à nos modestes efforts. Sans lui, il est infiniment douteux que le camping eût pris le magnifique essor qui fait aujourd'hui le bonheur de milliers et de milliers de fidèles.

Charles BONNAMAU<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Son totem fut: Vaisseau du désert et il signait d'un petit chameau galopant avec des voiles sur sa bosse.

b) J'ignore le lien avec la marmite de camp dite "bonnamaux" qu'on utilisait encore quand j'étais petite éclaireuse

c) Charles Bonnamaux fonda avec mon père Julien Letellier, ~~et~~ Henri Koenig et Walter Lalande (le fils du philosophe) une association d'anciens E.U.

baptisée le Radeau >>

Je me souviens de l'inauguration qui eut lieu chez nous à Ville-d'Avray. ce devait être vers 1932 ou 1933.

Sylvie Letellier