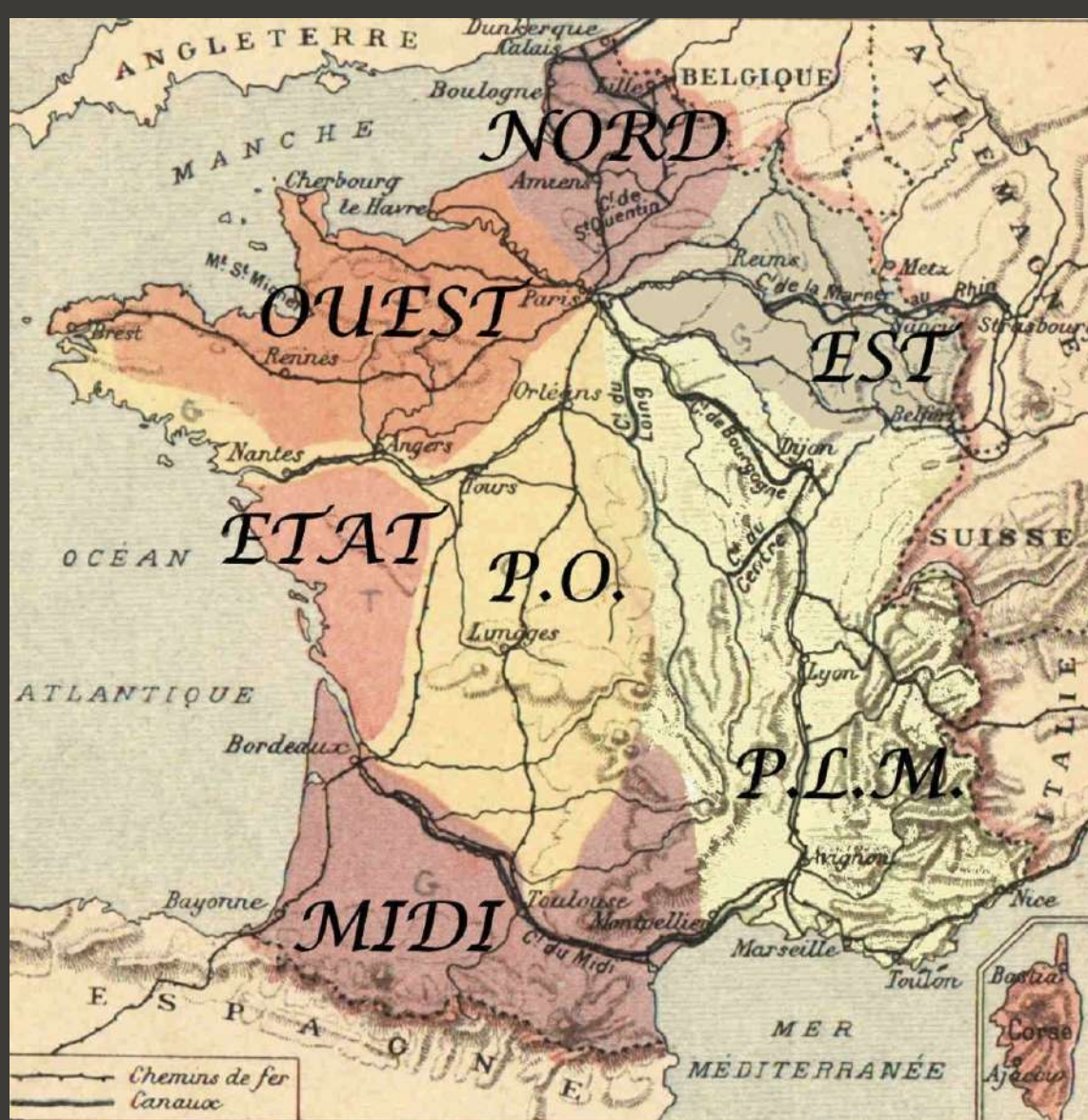
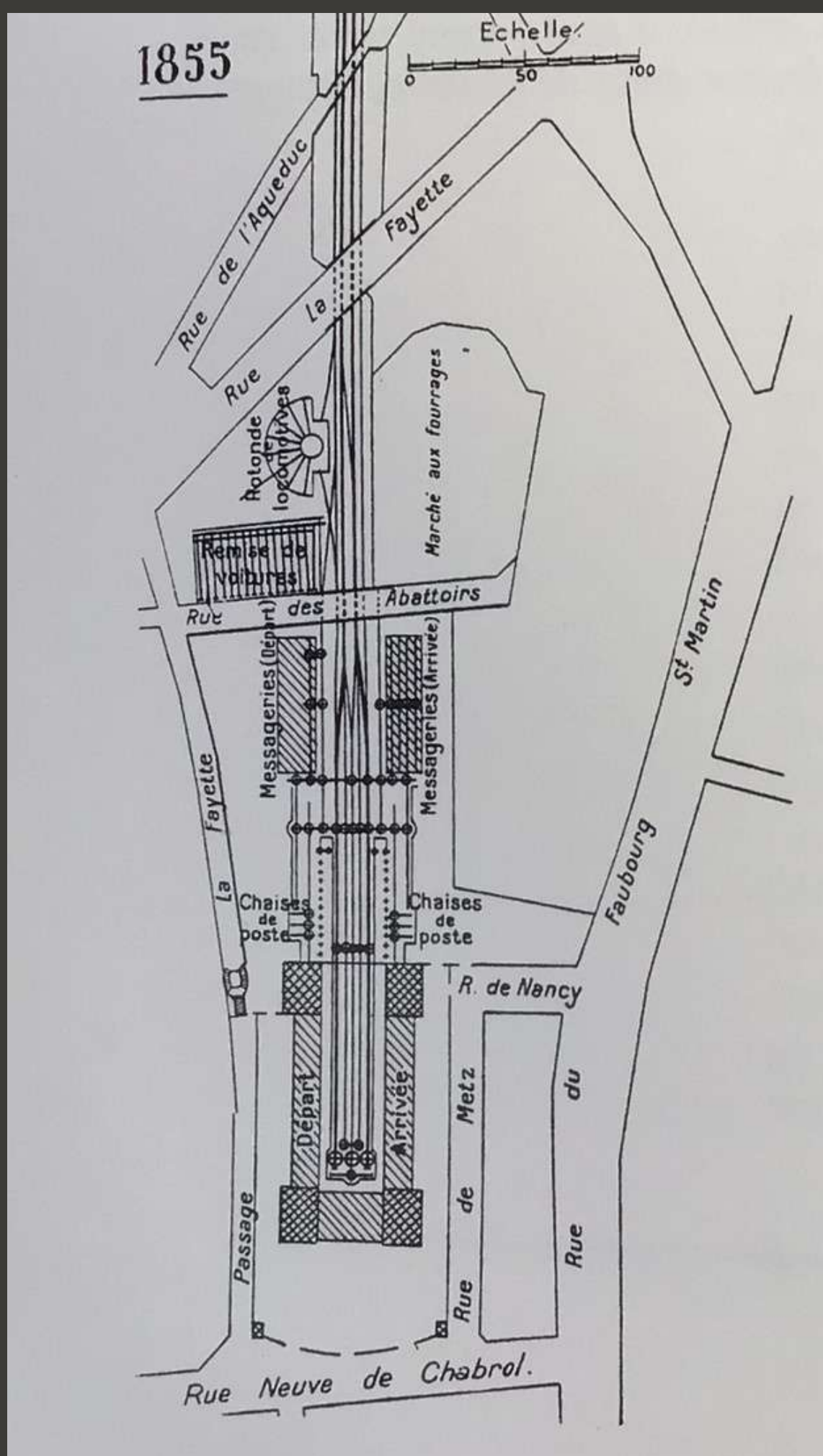


LES GARES DE CHELLES

LES ORIGINES



La loi sur les Chemins de Fer de 1842 va déboucher sur la mise en place de 6 grands réseaux de chemin de fer. La Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Strasbourg créée en 1845 est le concessionnaire désigné pour l'exploitation de la ligne. Cette compagnie disparaîtra en 1854 après fusion dans la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est. C'est le tracé passant par la vallée de la Marne entre Paris et Meaux qui est finalement retenu. A Chelles le train passera au milieu de la Grande Prairie ; à Lagny il passera en cœur de ville entre Lagny et Thorigny. Mars 1849, ouverture de l'embarcadère de l'est. Avril 1849, début de l'exploitation de la ligne Paris-Lagny. En 1850, la ligne est inaugurée par Napoléon III. La ligne ne comporte à l'origine que 2 voies.

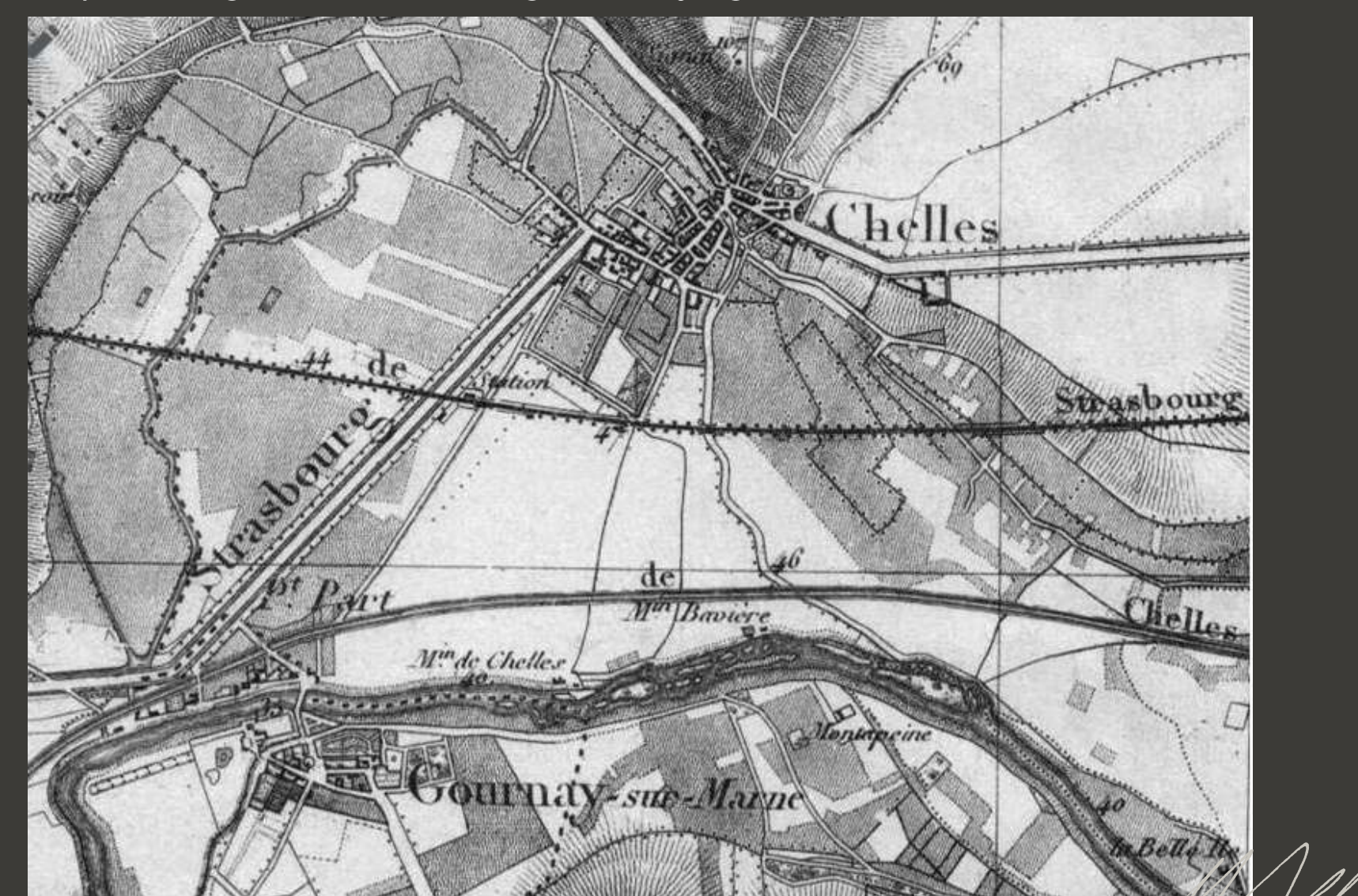


Observe: M. M. Broisse, Ravy et Bonhomme. Le Conseil a été formé, M. Ollivier a été élu secrétaire. La séance ouverte, M. le Maire a donné connaissance d'une lettre de M. le Sous-Préfet en date du 13 février qui autorisait la réunion du Conseil à l'effet de donner son avis sur le plan général et le plan indicatif de la ligne à construire par le chemin de fer de Paris à Strasbourg à l'Est.

Le Conseil municipal après avoir examiné attentivement le plan général par M. Ollivier, a reconnu :

- 1° Que dans la grande Prairie sur une largeur de 80 mètres il était urgent qu'un passage fut établi pour le milieu pour le débarras des récoltes de la partie sud et la dite Prairie.
- 2° Il demanda que de chaque côté de la route on établisse un passage pour les voitures.
- 3° La Station de Chelles est le emplacement est fixé au Sud du Chemin, devant être mis au Nord, c'est à dire du côté de Chelles, attendu que c'est de ce côté qu'il y a le plus grand nombre de voyageurs, notamment ceux de Brou, Vaires, Bordeaux, Montjay, Villers-aux-Bois, Lez-les-Crotoy, Coulbron et Montpreuil.
- 4° Le Conseil joint la réclamation à celle de M. Esquiard relativement au chemin de Chelles au gros de Noisiel, chemin beaucoup plus important que ne l'est pour le personnel chargé de l'entretien du chemin de fer, le chemin proposé est impraticable pendant au moins huit mois de l'année.
- 5° Relativement au chemin qui doit remplacer le Chemin de la Grande Prairie, M. le Maire a dit que le chemin sur la grande Prairie longeant le côté droit du chemin de fer, qui a une largeur de 3 mètres, le Conseil se tient à la réclamation de M. Guillard, et demande que ce chemin aient au moins 7 mètres de largeur, attendu que dans 3 mètres, il est impossible que deux voitures passent de front.
- 6° Relativement au passage à niveau sur le Chemin de la Grande Prairie et du marais, le Conseil pense que ce chemin est tellement fréquenté qu'il y aurait nécessité d'établir à cet endroit, une maison de Gardien, laquelle se figure par le plan.

On peut donc supposer que la Gare de Chelles ressemble à celle de Meaux (dont nous avons une représentation) Construction de la première gare de Chelles du côté sud, malgré le souhait du Conseil municipal de la voir placée au Nord. Son argumentation reposait sur l'afflux de la population du côté nord venant des bourgs de Chelles, de Brou, de Vaires. Les gares intermédiaires : Noisy le sec/ Gagny/Chelles/Lagny/ 3 trains circulent par jour en semaine et 4 le dimanche. Une gare de marchandises sera positionnée côté sud dans le prolongement de la gare voyageurs.



LA GARE DE L'EST

La construction de la gare de l'est par la compagnie de Paris à Strasbourg est lancée en 1847. Elle ouvre en 1849 sous le nom d' « embarcadère de Strasbourg ». Elle est inaugurée le 1er décembre 1850.

La gare suscite un grand intérêt et fait école partout en Europe.

C'est l'œuvre de l'architecte François Duquesney qui a imaginé :

- une halle à voûte cintrée, encadrée de quatre pavillons dans le style des palais italiens, reliés par des galeries en arcades.
- des corbeilles sur le chapiteau des colonnes, ornées de feuilles de laurier et de produits agricoles vendus sur le parcours de la ligne.
- entre la corniche l'architecte a placé les écussons des principales villes traversées.
- la grande verrière avec sa demi-rosace de la façade est l'œuvre du maître verrier Jacquemart.
- l'horloge sert d'appui à 2 allégories « la Seine et le Rhin » sculptées par Brian.
- Au sommet du fronton, la statue de la ville de Strasbourg est une œuvre de Lemaire.

La gare est dédoublée pour répondre aux besoins de plus en plus grandissants. Elle est achevée en 1931. C'est un clone de l'embarcadère primitif.

- l'horloge sert d'appui à « la Marne et à la Meuse » œuvre d'Henri Varenne
- au sommet du fronton, la statue de la ville de Verdun est également une œuvre d'Henri Varenne.



Mt

CHELLES. — Gare (côté du départ).

C. Chelles le 27 juillet 1908

LES GARES DE CHELLES

LA GARE SUD



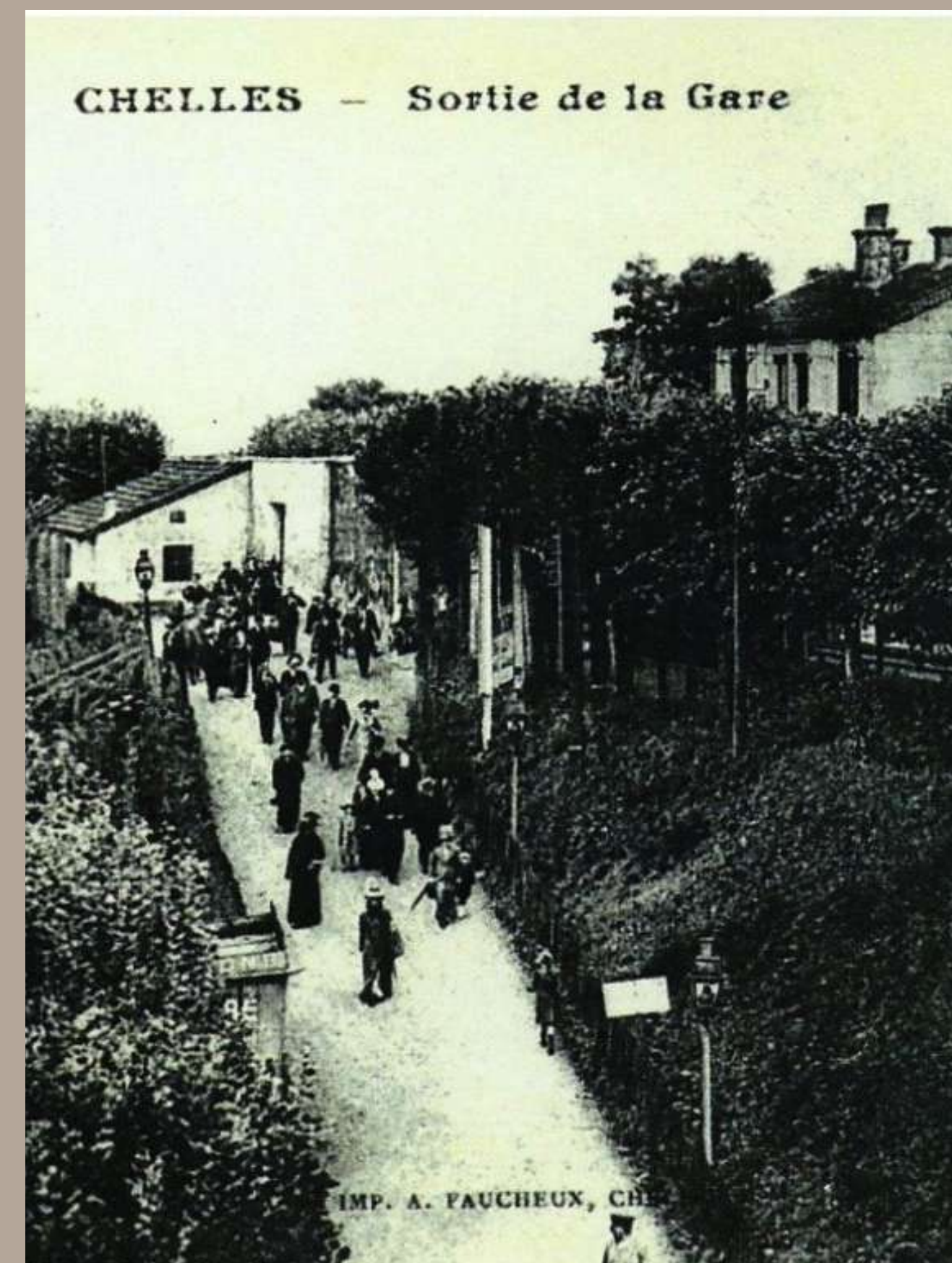
En 1857, une nouvelle gare en dur avec une rotonde est construite côté Sud. Une rampe et un escalier permettent aux voyageurs d'atteindre le quai Départ.

Au Nord, sur le quai Arrivée, un petit bâtiment supporte une marquise. Une rampe permet de rejoindre le boulevard.

Sur le boulevard, la circulation est rendue difficile par les voitures (hippomobiles) qui viennent chercher les voyageurs.

La gare de marchandises (PV) reste positionnée à côté de la nouvelle gare côté Sud.

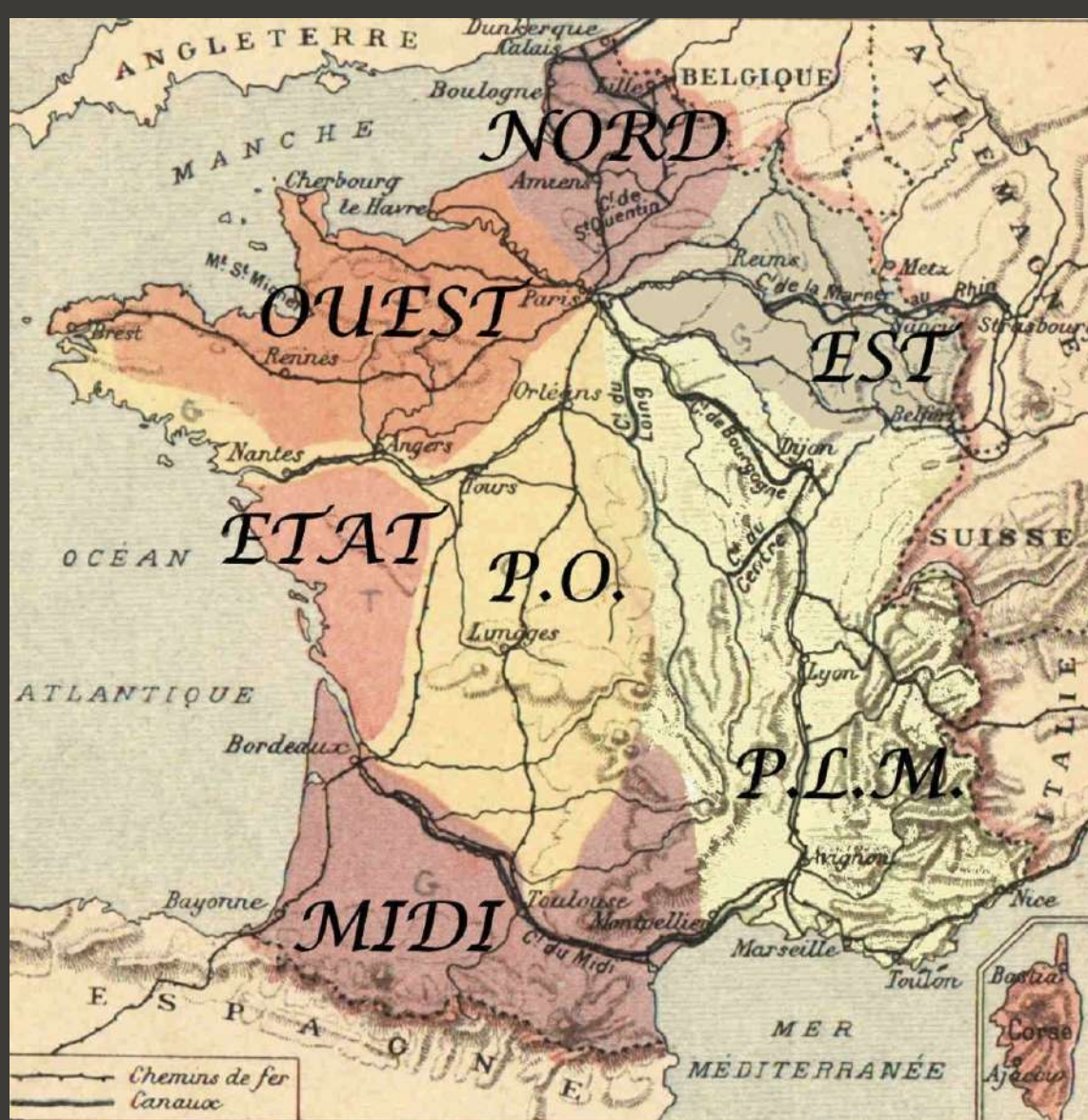
De nombreuses marchandises sont également en attente sur les quais de la gare pour être chargées dans les fourgons des trains de voyageurs.



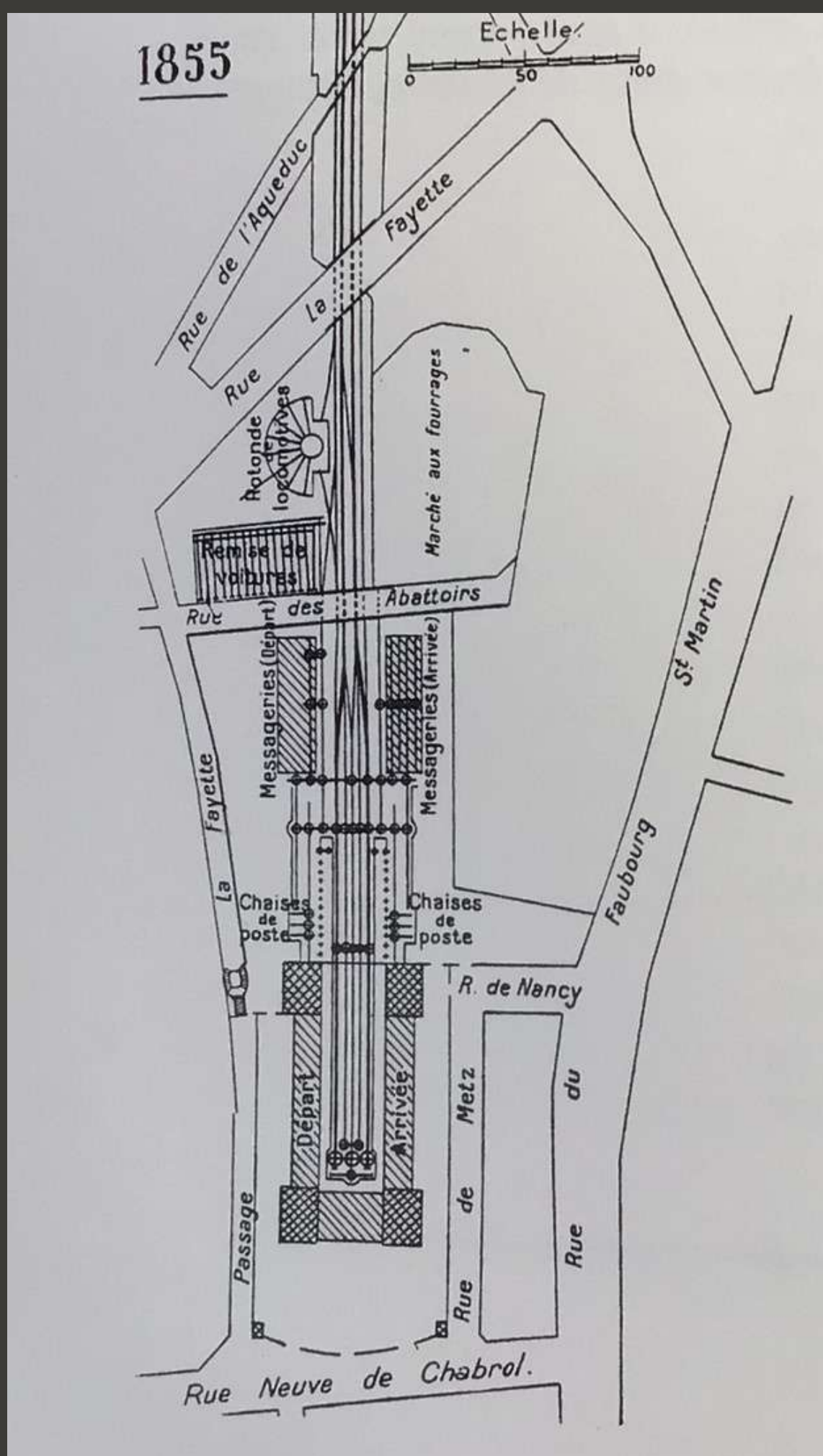
Mt6

LES GARES DE CHELLES

LES ORIGINES



La loi sur les Chemins de Fer de 1842 va déboucher sur la mise en place de 6 grands réseaux de chemin de fer. La Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Strasbourg créée en 1845 est le concessionnaire désigné pour l'exploitation de la ligne. Cette compagnie disparaîtra en 1854 après fusion dans la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est. C'est le tracé passant par la vallée de la Marne entre Paris et Meaux qui est finalement retenu. A Chelles le train passera au milieu de la Grande Prairie ; à Lagny il passera en cœur de ville entre Lagny et Thorigny. Mars 1849, ouverture de l'embarcadère de l'est. Avril 1849, début de l'exploitation de la ligne Paris-Lagny. En 1850, la ligne est inaugurée par Napoléon III. La ligne ne comporte à l'origine que 2 voies.

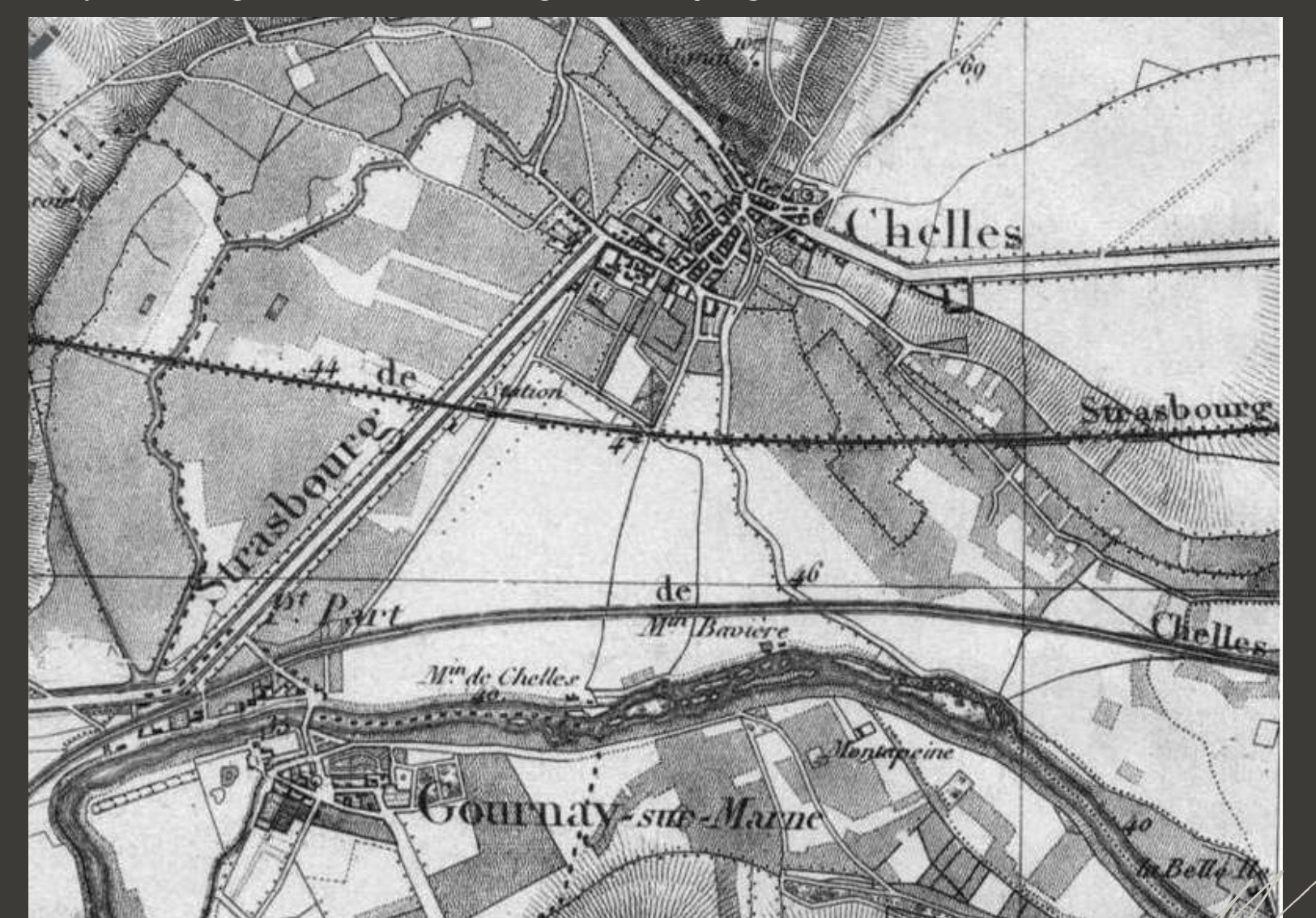


Observe: M. M. Broisse, Ravy et Bonhomme. Le Conseil a été formé, M. Ollivier a été élu secrétaire. La séance ouverte, M. le Maire a donné connaissance d'une lettre de M. le Sous-Préfet en date du 13 février qui autorisait la réunion du Conseil à l'effet de donner son avis sur le plan général et le plan indicatif de la ligne à construire par le chemin de fer de Paris à Strasbourg à l'Est.

Le Conseil municipal après avoir examiné attentivement le plan général par M. M. les Ingénieurs, a reconnu :

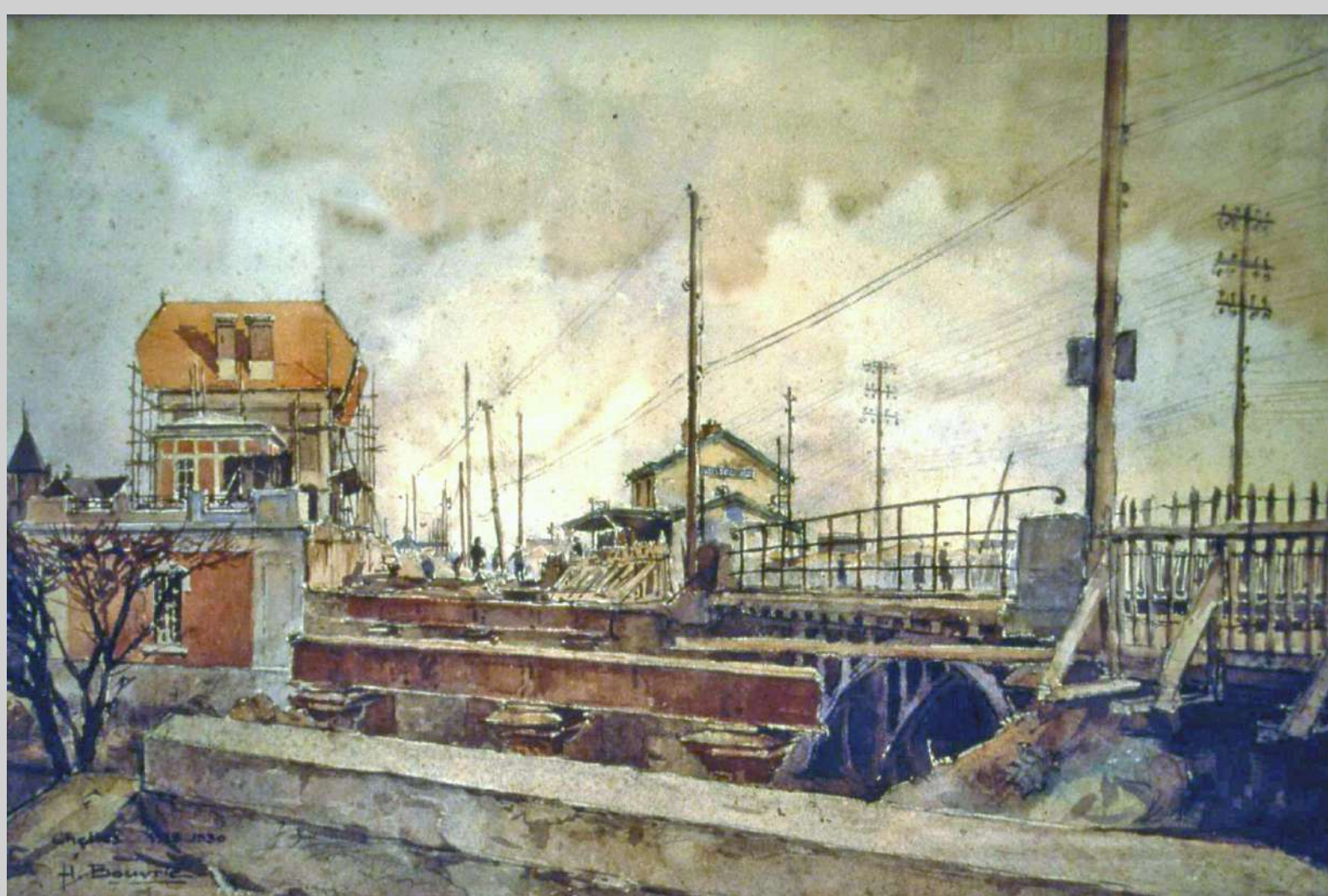
- 1° Que dans la grande Prairie sur une largeur de 80 mètres il était urgent qu'un passage fut établi pour le milieu pour le débarras des récoltes de la partie sud et la dite Prairie.
- 2° Il demanda que de chaque côté de la route on établisse un passage pour les voitures.
- 3° La Station de Chelles est le emplacement est fixé au Sud du Chemin, devant être mis au Nord, c'est à dire du côté de Chelles, attendu que c'est de ce côté qu'il y a le plus grand nombre de voyageurs, notamment ceux de Brou, Vaires, Bordeaux, Montjay, Villers-aux-Bois, Lez-les-Crotoy, Coulbron et Montpreuil.
- 4° Le Conseil joint la réclamation à celle de M. Esquiand relativement au chemin de Chelles au gros de Noisiel, chemin beaucoup plus important que ne l'est pour le personnel chargé de l'entretien du chemin de fer, le chemin proposé est impraticable pendant au moins huit mois de l'année.
- 5° Relativement au chemin qui doit remplacer le Chemin de Courcy de gares de la Marne ainsi que le Chemin sur la grande Prairie longeant le côté droit du chemin de fer, qui sont de 3 mètres, le Conseil se tient à la réclamation de M. Guillard, et demande que ce chemin aient au moins 7 mètres de largeur, attendu que dans 3 mètres, il est impossible que deux voitures passent de front.
- 6° Relativement au passage à niveau sur le Chemin de Courcy et du marais, le Conseil pense que ce chemin est tellement fréquenté qu'il y aurait nécessité d'établir à cet endroit, une maison de Gardien, laquelle se figure par le plan.

On peut donc supposer que la Gare de Chelles ressemble à celle de Meaux (dont nous avons une représentation) Construction de la première gare de Chelles du côté sud, malgré le souhait du Conseil municipal de la voir placée au Nord. Son argumentation reposait sur l'afflux de la population du côté nord venant des bourgs de Chelles, de Brou, de Vaires. Les gares intermédiaires : Noisy le sec/ Gagny/Chelles/Lagny/ 3 trains circulent par jour en semaine et 4 le dimanche. Une gare de marchandises sera positionnée côté sud dans le prolongement de la gare voyageurs.



LES GARES DE CHELLES

LA GARE NORD



12 décembre 1930

Coll. particulière D. R.

En 1885, la gare de Chelles prend le nom de « Chelles- Gournay ». La décision émane des chemins de fer de l'Est à la suite d'une pétition des habitants de Gournay.

En 1923, la rotonde est démolie, le reste de la gare est conservé.

En 1931, on inaugure la nouvelle gare, placée du côté nord. L'ensemble du bâtiment est en meulière.

Il est composé de 4 niveaux, un espace important est consacré aux bagages, pour l'enregistrement et la consigne.

L'ancienne gare côté Sud est alors démolie.

Un large passage souterrain pour les piétons est aménagé pour accéder aux quais.

La gare de marchandises déplacée côté Nord en 1924 et raccordée au nouveau triage porte le nom de « gare de la Petite Vitesse ». Sur ce terrain des voies permettent la livraison de matériaux de construction et du charbon.



Mt6

LES GARES DE CHELLES

LA SECONDE GARE NORD

Au début des années 80, après 50 ans de service, la gare en meulière va faire place à une gare moderne.

Les 1er et 2nd étages abritant des bureaux au niveau des quais et le logement du chef de gare vont donc disparaître.

Une nouvelle façade percée de larges baies vitrées va remplacer la façade en meulière de 1930.

Entre 1980 et 2000, l'aménagement de la place de la gare va être plusieurs fois remanié.

Des zones de stationnement distinctes pour taxis et voitures particulières vont être créées.

Le stationnement des bus sera déporté sur l'Avenue de la Résistance et la gare routière.

Un accès des véhicules par le passage Bazin depuis le Boulevard Chilpéric en complètera l'aménagement.

L'arrivée d'EOLE en juillet 1999 ne modifiera pas l'aspect général du bâtiment.



1983

Photo P. C.



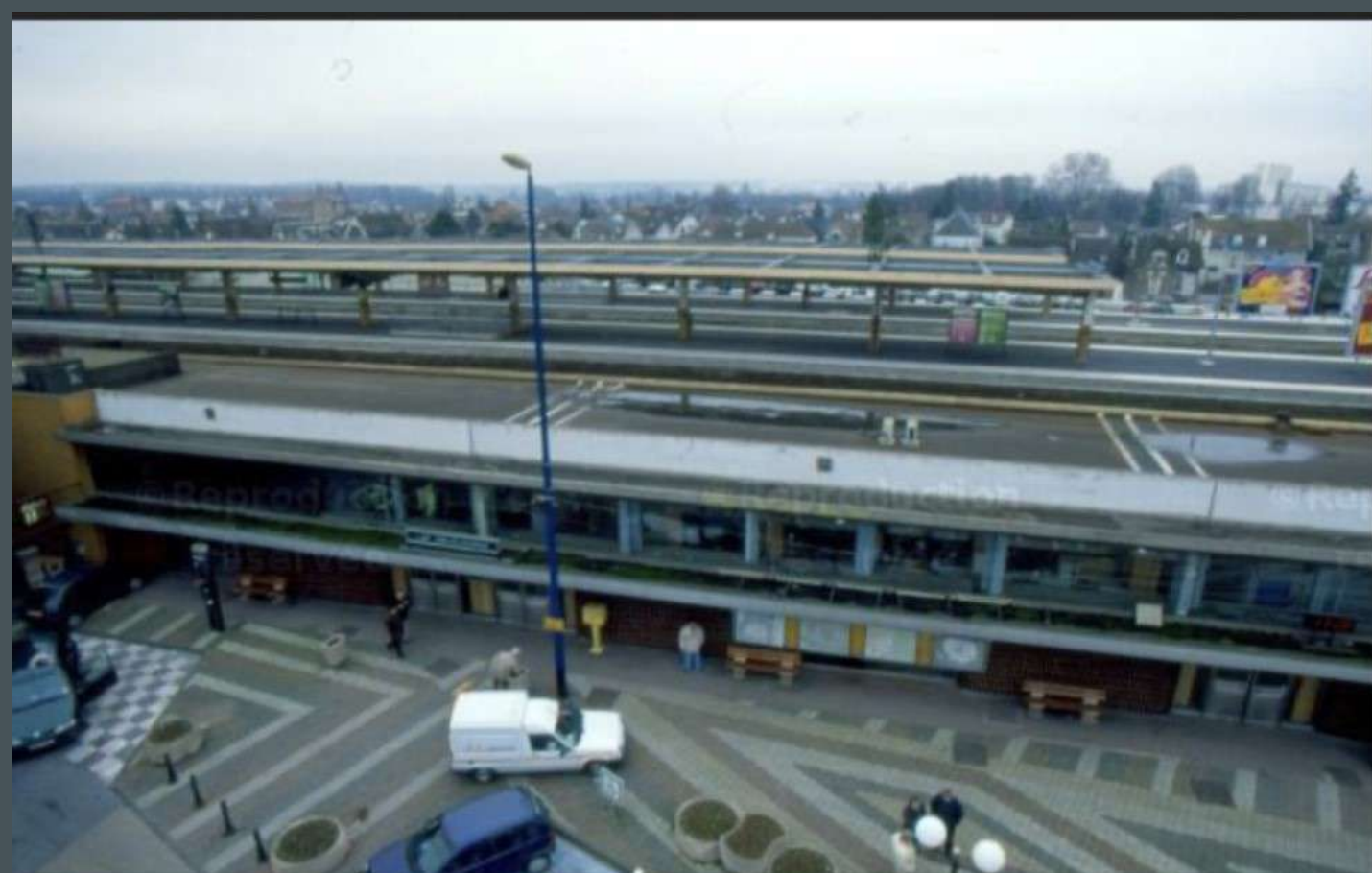
2001

Photo P. C.



2001

Photo P. C.



Octobre 2001

Photo M. P.

M.P.

LES GARES DE CHELLES

LA TROISIÈME GARE NORD

En 2007, le premier tronçon du TGV Est est inauguré.

Pour traverser la gare de Chelles, la circulation des TGV s'effectue sur 2 voies dédiées.

Environ 5 années de travaux vont être nécessaires pour la réalisation de ces 2 voies supplémentaires.

Dès 2002, une gare provisoire est mise en place pour accueillir les voyageurs.

L'élargissement du pont rail du côté Nord, le déplacement des voies Arrivées, le déplacement des quais, la création des nouvelles voies, ...sont autant de lourds travaux réalisés entre 2002 et 2007.

Une nouvelle voie de circulation pour les bus permettant de relier l'Avenue de la Résistance à la Gare routière est créée à cette occasion.

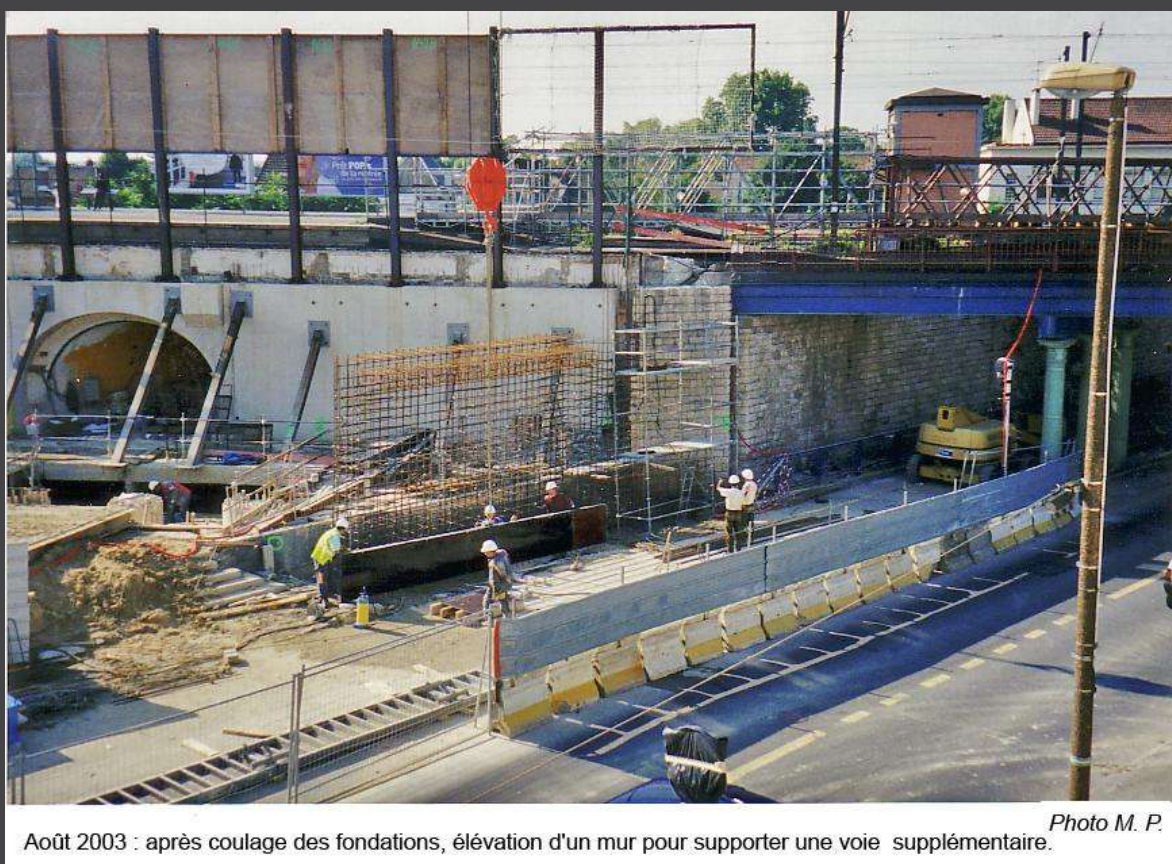
L'inauguration de la nouvelle gare a lieu le 3 septembre 2007. Cette nouvelle gare permet une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite et une liaison train-bus facilitée.

Une galerie avec de nombreux services aux usagers sera mise en place.



Novembre 2002

Photo M. P.



Août 2003 : après coulage des fondations, élévation d'un mur pour supporter une voie supplémentaire.

Photo M. P.



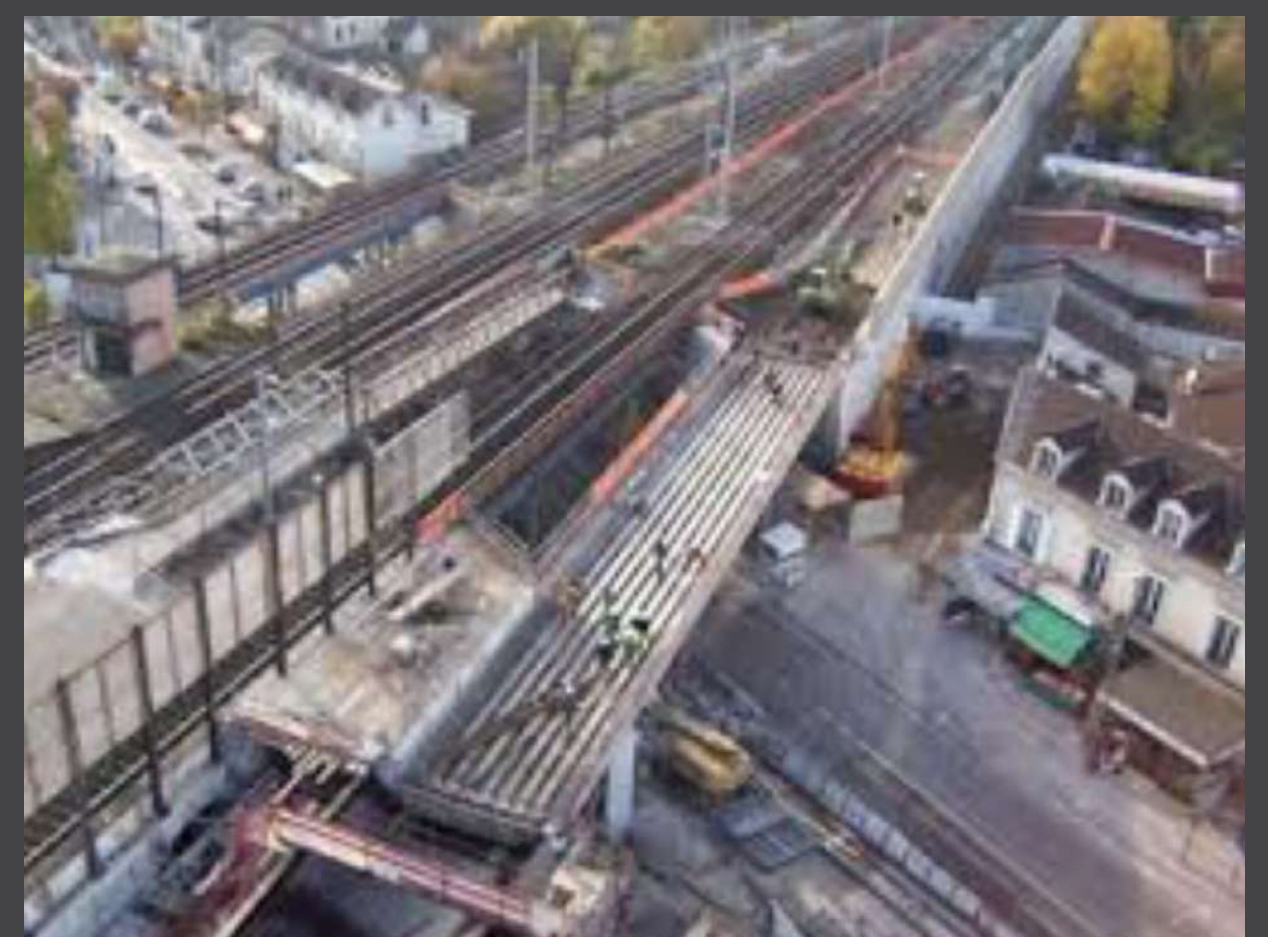
Janvier 2006 : coulage de la dalle
Les arbres de la villa Max sont toujours là.

Photo M. P.



Mai 2006 façade vitrée

Photo M. P.



M.P.

LES GARES DE CHELLES

LA PLACE DE LA GARE



A l'origine de la gare il n'existe aucun espace de stationnement pour les voitures. Les voitures à chevaux stationnant sur le boulevard sont de plus en plus nombreuses. Elles obstruent presque complètement la voie publique déjà très encombrée par les nombreuses voitures qui suivent la route nationale 34, dite route de Paris.

En 1872, le Maire soumet au conseil municipal une proposition d'intérêt général pour réclamer à la Compagnie des chemins de fer de l'Est l'établissement d'une cour de garage à la descente du chemin de fer

En 1873, le conseil municipal réitère sa demande ; la Compagnie de l'Est donne une réponse négative.

En 1877, le conseil municipal envisage d'acquérir un terrain nécessaire à la réalisation de son « projet d'établissement d'une cour d'attente à la gare du côté nord »

En 1878, Gasnier Guy (conseiller municipal) achète un terrain de 1200 m² le long de la route et en fait don à la commune.

Par décision du conseil municipal en octobre 1884, la place d'attente prend le nom de ; place Gasnier Guy.

Le 30 mai 1885, le conseil municipal désire terminer la viabilisation de la place. Il faudra patienter jusqu'en 1899 pour que la place soit pavée.

En 1931, la place est profondément transformée à la suite de l'implantation de la nouvelle gare, ce qui va permettre d'aménager des places de stationnement pour les taxis et les autobus.



Mt6

LES GARES DE CHELLES

LES PONTS



A l'origine en 1849, le pont rail de la gare ne supporte que 2 voies.

Sa forme en plein cintre et sa faible hauteur sont une gêne constante pour le trafic routier.

Les nombreux marchands de fourrage présents à Chelles doivent limiter la hauteur de leur chargement sous peine de rester bloqué sous le pont.

En 1931, passage à 4 voies avec l'adjonction de 2 nouveaux ponts de part et d'autre du premier.

Ce nouveau pont, rehaussé et élargi va permettre la création de larges trottoirs et de 2 voire 3 voies de circulation sans limitation de gabarit.

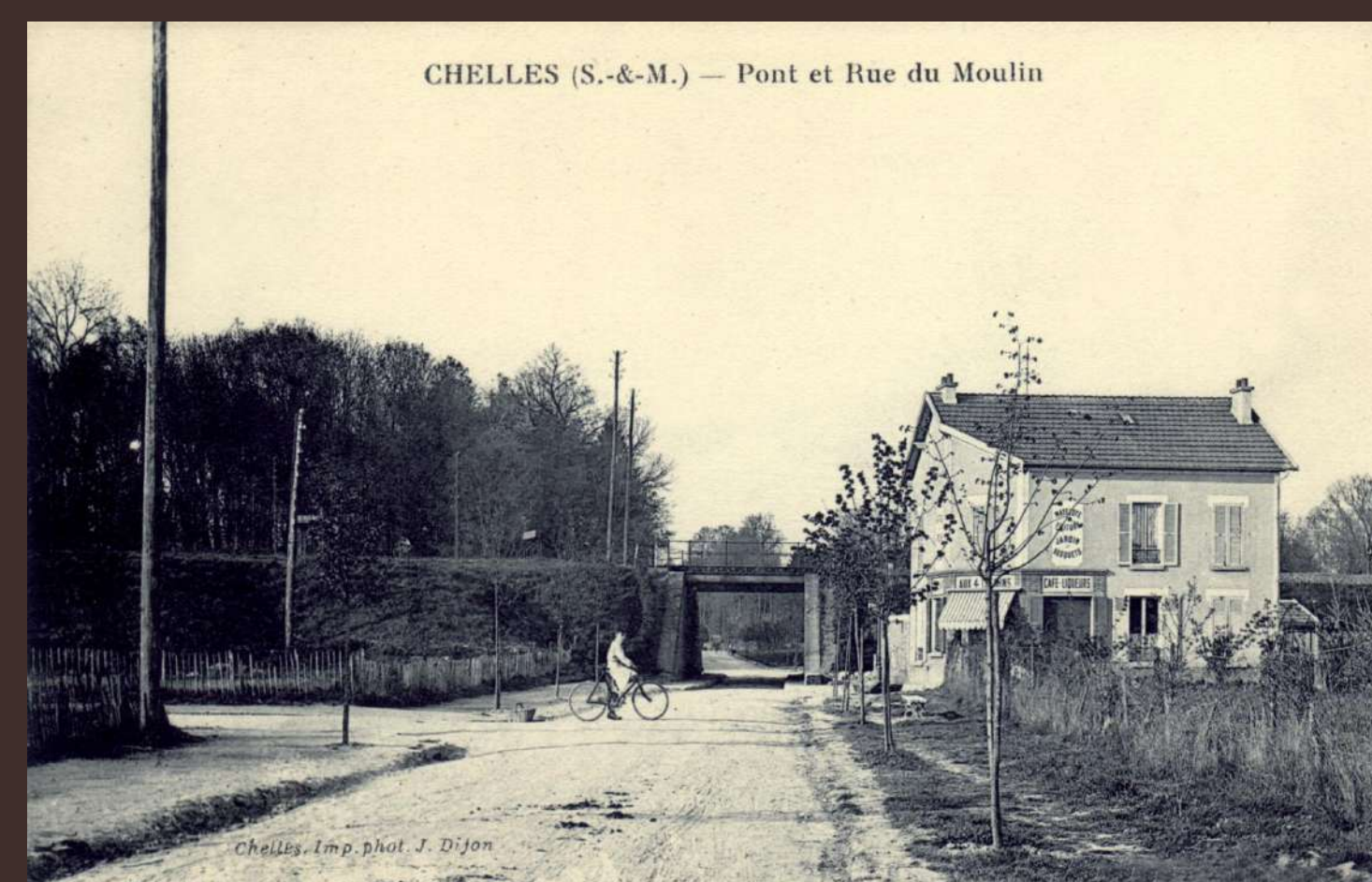
En 2003 avec le passage à 6 voies pour le TGV Est, le pont est une nouvelle fois élargi avec l'adjonction d'un nouveau pont du côté de l'Avenue de la Résistance.

La démolition de bâtiments proches sera nécessaire pour faire place à ce nouveau pont.

2 autres pont-rails existent à Chelles :

- Le pont-rail dit de la Petite Vitesse qui sera élargi et rehaussé en 1930.

- Le pont-rail qui permettait le franchissement de la Rivière des Dames aujourd'hui canalisée .



M. G.

LES GARES DE CHELLES

LES VOIES ET LES QUAIS

La gare d'origine comporte 2 quais établis de part et d'autre de 2 voies centrales.

Un embranchement côté Sud permet la desserte de la gare de marchandises. Plus tard ce même embranchement sera également utilisé pour l'alimentation en charbon de l'usine à gaz et pour les mouvements de la vermicellerie.

La croissance du trafic voyageurs va nécessiter des trains plus longs. Dans le sens des départs vers Paris cela va entraîner le stationnement des locomotives sur le pont de la gare. Les braises et les projections d'eau sale émanant des locomotives vont entraîner des plaintes nombreuses des piétons passant sous le pont.

Un nouvel allongement des trains entrainera le positionnement de la locomotive au-delà du pont.

En 1927, la gare de marchandises est transférée côté Nord vers le triage et l'embranchement sera seulement utilisé pour l'usine à gaz et la vermicellerie.

En 1931, passage à 4 voies avec rajout de 1 voie de part et d'autre des quais voyageurs. Des marquises en béton protègent les voyageurs sur les quais.

En 2003, passage à 6 voies avec rajout de 2 voies en position centrale.

Les marquises en béton sont remplacées par des marquises métalliques.



Mth

LES GARES DE CHELLES

LE JARDIN DE LA VILLA MAX

En 1889, la Villa Max est construite sur un terrain d'une superficie de 1285m² qui s'étend du Boulevard Chilpéric jusqu'au remblai du chemin de fer qui supporte 2 voies.

En 1928, une parcelle mitoyenne de 824 m² est acquise. Elle accueillera le potager.

En 1931, le passage à 4 voies sur le remblai n'entraîne pas au niveau de la Villa de modification de superficie du jardin.

En 1982, la construction de la nouvelle gare sera également sans conséquence sur le terrain de la Villa.

Dans les années 2000, le passage à 6 voies résultant de la mise en service du TGV Est et de la transformation du pôle Gare vont entraîner de profondes modifications sur l'environnement de la Villa Max.

En 2004, lors de l'acquisition par la Ville de Chelles de la propriété cette dernière est morcelée en 3 lots distincts :

- Une parcelle de 420m² au contact de l'ancien remblai sur laquelle va être construite une voie bus reliant l'Avenue de la Résistance à la Gare routière. Le jardin situé au Sud de la Villa disparaît lors de cette opération.
- Une seconde parcelle correspondant à l'ancien potager accueillant le bâtiment de la résidence étudiante.
- Une troisième parcelle comprenant la Villa et son jardin actuel.



Alexandre & Clément, édité à Chelles

Chelles — La Place Gasnier-Guy, descente de la Gare

Coll. particulière D. R.



Octobre 2001

Photo M. P.



Janvier 2006 : coulage de la dalle
Les arbres de la villa Max sont toujours là.

Photo M. P.



M.P.

La Naissance des Guinguettes

Mot d'origine incertaine :

- _ guiguer ,qui évoque la gigue (danse)
- _ guiguet, qui signifie étroit, petit
- _guiguet, qui renvoie au vin blanc aigre, peu couteux que l'on servait dans la région

C'est un lieu pour : boire, manger et danser les jours de fête .

Au XVIIIème siècle, des bals populaires font leur apparition à Paris.

Au début du XIXème siècle, les guinguettes désignent les débits de boisson des villages comme Bercy ou Belleville où se consomme le guinguet vin aigrelet produit en Ile-de-France et non soumis à l'octroi.

En 1860, les communes proches de Paris sont annexées entraînant le déplacement de l'octroi.

En 1849, sont mises en service la ligne de chemin de fer desservant Chelles à partir de la Gare de l'Est, en 1859 la ligne partant de la Bastille.

L'arrivée des trains dans l'est parisien va modifier les habitudes.

Des guinguettes apparaissent sur les bords de Marne :

Trajet Bastille - Nogent : 25 minutes

Trajet Paris-Est - Chelles : 30 minutes

Les candidats à la détente remplissent les « trains de plaisir » pour se rendre aux guinguettes.

Les guinguettes se situent dans un cadre calme, verdoyant et champêtre.

Les aménagements peuvent être assez sommaires et le matériau utilisé est souvent le bois. Mais elles se différencient par la taille, le style et le type de clientèle. Certains sont pittoresques (rococo, mauresque...) alors que d'autres sont des maisons en pierre avec un restaurant au rez-de-chaussée.

Elles ont souvent une salle intérieure utilisée en cas de mauvais temps.

Elles sont tournées vers la rivière et des terrasses avec des tables en bois et chaises permettaient de profiter de la vue sur la Marne tout en se restaurant.

Des arbres et tonnelles protégeaient les clients du soleil.

La Femme Indispensable

La Canotière

Si le canotier se reconnaît à son bateau et à son costume, il s'y distingue aussi par la présence de la canotière, le canotage est souvent un loisir de célibataires accompagnés.

Au XIX siècle, l'eau et le canot deviennent nécessaires à la parade amoureuse de certains parisiens. Nombreuses chansons associent la femme au canot.

J'suis culottière
La semaine entière,
Mais l'dimanche, au gré d'mon désir,
Griselle altièr
J'suis canotière !!

Le canotage a souffert d'une concurrente : « La petite reine ». La bicyclette était plus malléable, et permettait une nouvelle forme d'évasion à bon marché. Pour endiguer l'avancée de la bicyclette les constructions de plaisance lancèrent à la fin du XIX siècle : le canoë canadien. Il était d'un faible coût, léger et facile à propulser.

En 1936, l'arrivée des congés payés, la croissance revenue après la seconde guerre mondiale, vont ouvrir d'autres horizons loin, très loin des bords de marne.

The background of the page is a painting of a man in a straw hat and blue overalls rowing a boat on a river. The man is seen from the chest up, leaning forward as he rows. The water is dark and textured, and the boat's interior is visible in shades of brown and orange.

Le Bateau du Canotier

Plus que le costume, c'était l'embarcation qui révélait l'origine des participants les moins argentés louaient une embarcation, les classes moyennes formaient des associations pour l'achat d'un bateau d'occasion, les plus riches se faisaient construire un bateau à leur goût. Tout ce qui pouvait flotter servait aux premiers navigateurs.

Vers 1850, la préfecture de police de Paris publia les premières ordonnances de réglementation de la navigation de plaisance et posa des principes toujours en vigueur.

En 1854, on comptait pour Paris et ses environs près de 7000 canotiers.

Vers 1890, l'acajou et d'autres bois exotiques légers remplacèrent le chêne pour la fabrication des bateaux de rivière. Ils étaient d'un faible coût, légers et plus faciles à manœuvrer ; et l'on pouvait les sortir plus facilement de l'eau.

Dans une chronique Guy de Maupassant fait parler deux canotiers sur leur yole « si légère, longue, mince, élégante, vernie à se voir dedans, plate elle glisse sur l'eau. Elle est notre amie et notre servante, notre compagne et notre joie. Elle s'appelle "Rose".

La Pêche

La pêche à la ligne fut longtemps une nécessité alimentaire. La marne et les îles de Chelles étaient réputées pour leurs poissons en nombre.

Au XIXe siècle, la pêche va devenir un loisir, en partie grâce à la hausse du niveau de vie.

En 1829, une loi va contraindre le pêcheur à payer un permis, car les associations empoisonnent la marne.

En juillet 1905, la société de pêche de la goujonnette avec ses 110 sociétaires, supprima l'autorisation de pêche à l'épervier, et lutta contre le braconnage après avoir repeuplé la marne.

Le 22 juillet 1906, a lieu à Chelles un concours de pêche : 400 pêcheurs y participent, ils appartiennent aux sociétés de pêche suivantes : société de pêche de Paris, de St Denis, de Roubaix, la « fine gaule de Bruxelles », « l'anglo french piscatorial de Londres. »

Le gagnant du concours fut M. Vanden Branden de Bruxelles.

En 1920, une revue : la pêche illustrée s'efforça de transformer l'image de la pêche passe-temps en sport.

La Baignade

La mer reste le grand rêve pour le début du XXe siècle. Les plages de rivière seront alors très en vogue. La première en région parisienne fut installée à L'Isle-Adam sur les bords de l'Oise en 1912, elle imitait le style normand.

En 1932, Boran est la première plage équipée d'une machine à fabriquer des vagues.

La plage de Gournay est créée vers 1930, elle est reconnue pour être une des plus belle d'Ile de France, avec un banc de sable de 250m de long et de son eau limpide. C'est le dépaysement total pour le parisien en recherche d'évasion.

La plage de Chelles ouvrira plus tard : le 30 juin 1945, le conseil municipal autorisera l'ouverture d'une ligne de crédit pour l'aménagement de la baignade. L'autorisation d'ouverture avait été accordée en 1938.

On impose une tenue de bain sur toutes les plages. Le 20 octobre 1926 le maire de Noisy -le-Grand prend un arrêté par lequel il est imposé à tout baigneur de porter un maillot partant des épaules jusqu'à mi -cuisse (le caleçon étant formellement interdit).

Vers les années 60, les eaux vert-sombre attiraient moins les baigneurs. La pollution condamnera les plages de rivière. Depuis 1970, la baignade est interdite en Marne.

Le 28 mai 1970, un arrêté municipal interdit la baignade à Chelles. Des mesures d'amélioration de la qualité de l'eau sont prises et devraient permettre de changer la donne.

Un arrêté municipal, revu en 2015, interdit la baignade dans la Marne car trop dangereuse par ses variations de débit et ses forts courants. Chaque année, on déplore des accidents par suite de plongeurs sauvages.

Le Canotage

À la fin du XIXe siècle le grand divertissement des Parisiens est le canotage sur les cours d'eau parisiens comme la Seine et la Marne.

A partir des années 1873 jusqu'à son décès en 1893 Guy de Maupassant était un fervent de ce sport divertissement.

Le canotage a fait son apparition vers 1830 d'abord sur les bords de la Seine suivi par les bords de Marne.

Cette activité attire les spectateurs et est réservée aux hommes: les femmes vont l'investir après la Première Guerre mondiale.

Le canotage n'est pas qu'une promenade sur l'eau c'est surtout une forme de dimanche à la campagne, liée au développement des classes moyennes, car les employés, les petits fonctionnaires disposaient d'un repos dominical avant 1906

Le canotage lança les citadins à la conquête de la campagne.

Il ne faut pas faire une description trop idyllique de ces promenades en bateau, car les canotiers ne sont pas tous des poètes. Le plus souvent on venait dépenser son énergie et ensuite se restaurer après avoir consommé moult bouteilles, on dansait.

Le canotage et ses plaisirs vont attirer de nombreuses célébrités du monde des affaires, des arts et des lettres. Ils se retrouvent sur les bords de la Seine et de la Marne.

Théophile Gautier et surtout Guy de Maupassant étaient des adeptes du canotage. Émile Zola a fréquenté les bords de Marne. Il nous y emmène un dimanche dans « Au bonheur des dames » (1833). Le photographe Nadar ainsi que le compositeur Georges Bizet se sont inspirés du canotage. De nombreux peintres Monet, Manet, Renoir, Caillebotte et bien d'autres ont peint les bords de l'eau.

Le Costume du Canotier

Au début du canotage dans les années 1830, il n'y a pas de bateau spécifique ni de costume spécifique.

Ces nouveaux navigateurs vont tout d'abord adopter le style marin : vareuse, chapeau, chemise de molleton rouge avec le souci de se démarquer par leur excentricité.

Au Second Empire dans les années 1850, sous l'influence anglaise, le costume va évoluer vers plus de simplicité et de confort.

Les cotonnades blanches sont de rigueur le maillot ample laisse les bras nus, le pantalon de courtil blanc se porte large chaussé de bottes de cavalier.

Le couvre-chef est un chapeau de paille, un béret de pêcheur ou une casquette de marin .

La pipe brûle-gueule fait partie intégrante du costume

Les canotiers appartiennent à des clubs aux noms farfelus : les abeilles, les incohérents, les mabous...

Peu importe la classe sociale, les pseudonymes masquent les différences et seule compte l'excentricité : Guy de Maupassant alias Joseph Prunier.

Les Danses

A la fin du XIX^{ème} siècle, les guinguettes sont animées par de petits orchestres composés le plus souvent par un piano, des violons et des instruments à vent. Ce sont les danses à deux qui sont les vedettes : la valse, la polka...

En 1880, apparaît le boston (valse lente venue des U.S)

En 1905, la mattchiche, cette danse se pratiquait avec des déhanchements considérés comme provoquants.

En 1911, le tango argentin fait son apparition il fait scandale et connaîtra une vogue sulfureuse jusqu'en 1914.

Les guinguettes verront avec la frénésie des « années folles » l'arrivée de la java.

Dans les bals publics, comme dans les guinguettes, le paiement à la danse était courant au XIX^{ème} siècle comme au XX^{ème} siècle.

Au XX^{ème} siècle, une nouvelle pratique se répand : le paiement à la danse avec des jetons. Ils achètent des jetons à la caisse. L'orchestre joue une partie de la danse, puis s'arrête. Un collecteur, passe avec sa sacoche en criant « Passons la monnaie ! Passons la monnaie ». La collecte terminée le patron crie « Allez Roulez » et l'orchestre termine le morceau.

Les jetons disparaîtront un peu avant la seconde guerre mondiale, au profit du droit d'entrée.

Après la signature de l'armistice, les Français ont besoin d'un exutoire qu'ils vont trouver dans la fête et dans la danse. Les guinguettes retrouvent vie le dimanche, et en particulier les bords de marne recherchés pour leur côté champêtre et paisible.

En 1936, en plein front populaire, Jean Duvivier va reprendre le thème des guinguettes dans son film « la belle équipe », ce film tourné en partie à Chelles reflète les préoccupations et les plaisirs de cette époque.

L'euphorie durera encore jusqu'en 1937 surtout marquée à Paris par le succès de l'exposition universelle.

En 1938, avec la menace de la guerre les lampions vont commencer à s'éteindre.



Les Jeux

Les guinguettes n'étaient pas toujours situées au bord de l'eau.

On y mangeait, l'on y dansait, et pour attirer la clientèle des jeux étaient proposés ; le plus souvent des balançoires, des toboggans, des agrès pour la taille adulte.

Des jeux plus physiques comme les haltères, le tir à l'arc, des jeux de société comme les dominos et les jeux de cartes.

On pouvait aussi trouver des jeux d'adresse par exemple le jeu du tonneau ou de la grenouille : on trouve sa définition dans le dictionnaire de l'académie française de 1835.

Ce jeu consiste à jeter de loin de petits palets de cuivre dans des cases pourvues de points.

Ce jeu remonte à l'antiquité, il était très à la mode à la cour de Louis XIV.

De simples établissements vont ainsi se transformer en parc d'attractions.

En 1848, un certain Joseph Gueusquin s'inspira de Robinson Crusoé et installa des cabanes dans les bois pour boire, manger, et danser. Les attractions principales la promenade à dos d'âne et la location de voitures à chevaux.

La Fin Des Guinguettes

Plusieurs chansons des années 60 vont évoquer la fin des guinguettes : au bal de ma banlieue enregistrée par Marcel Amont en 1965 et « les guinguettes » d'Alain Barrière.

Le poème de Bernard Dimey :

Mimi, toi qui n'aimes pas l'accordéon musette
Qui serait plutôt Beatles, pop music et tout ça
Un soir je t'emmènerai dans une petite guinguette
C'est sans doute la dernière
Si on attendait trop, j'ai peur qu'on n'la r'trouve pas

L'arrivée des instruments électriques va supplanter l'accordéon, le style musette va devenir « ringard ». Les jeunes vont en discothèque, ils préfèrent le twist, le madison ...

Quant aux plus jeunes, ils vont se retrouver lors des boums.

Les événements politiques et économiques vont entraîner une évolution des mentalités.

L'avènement de la petite reine annonça le déclin des guinguettes, les Parisiens allaient plus loin. L'automobile a modifié les comportements, on pouvait se rendre très facilement au bord de la mer.

Aujourd'hui, quelques rares guinguettes subsistent :

Le martin pêcheur à Champigny
Mimi la sardine à Neuilly sur marne
La goujonnette à Chelles
La goulue à Joinville