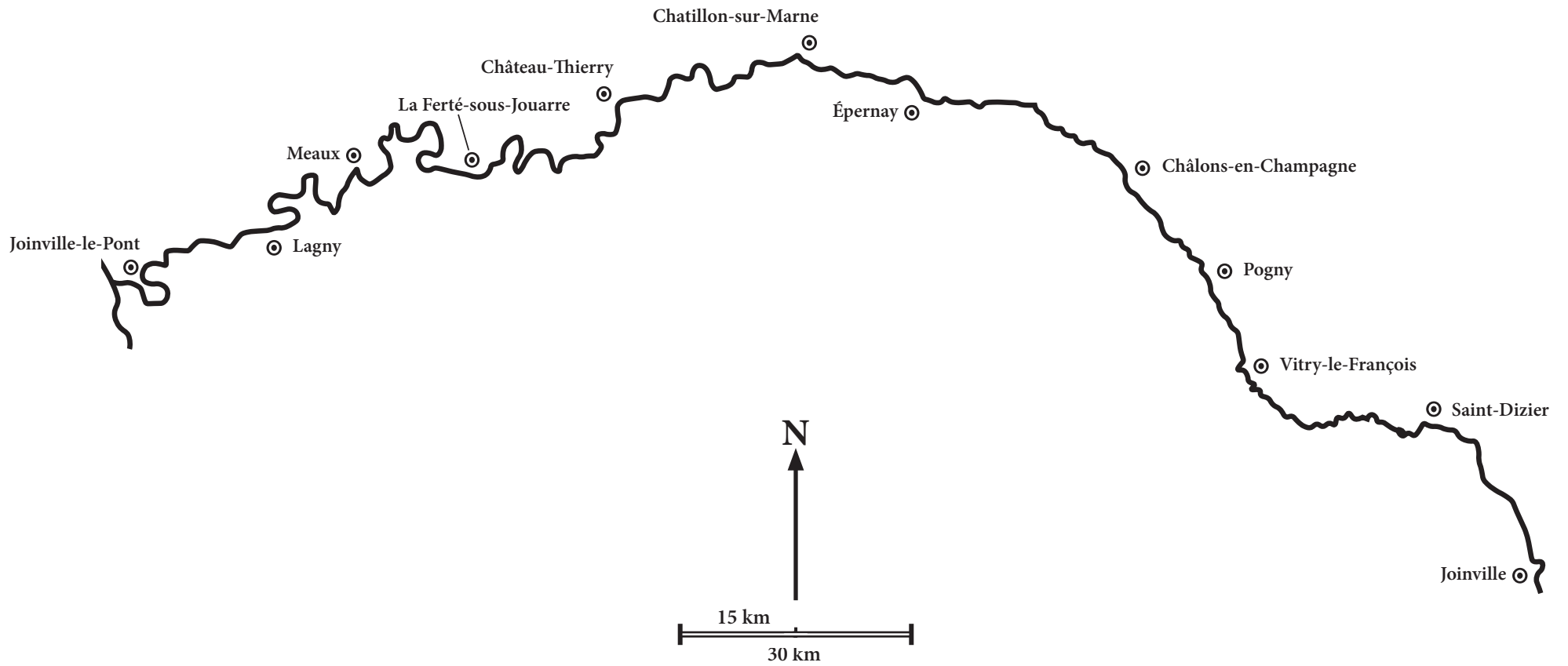


De Joinville à Joinville

Excursion sur la Marne
de la Fédération des Rameurs Indépendants et du Touring Club de France
en avril 1912 de Saint-Dizier à Joinville-le-Pont

Exposition
Mairie de Joinville-le-Pont
16 – 22 septembre 2024





Les plaques photographiques reproduites dans cette exposition datent de 1912. Elles appartenaient à monsieur Moreau, Joinvillais et ancien membre de la F.R.I.

En 1985, monsieur Moreau a donné ces plaques à monsieur Michel Rioussset, mèmement Joinvillais, « afin qu'il en fasse bon usage ».

En 2022, le Carré des canotiers, association également joinvillaise, qui étudie l'histoire et le patrimoine du canotage, des loisirs et des sports nautiques, a proposé à monsieur Rioussset de mettre en valeur ces photos inédites.

L'Atelier de recherche du Carré des canotiers, sous la direction scientifique de madame Sandie Beaudouin et la responsabilité de monsieur Frédéric Delaive, les a documentées et fait numériser dans le cadre du projet de la Bibliothèque nationale de France « Numérisation et valorisation concertées en sport ». Depuis, l'ensemble de ces plaques est en ligne sur le site Gallica de la BnF.

Simultanément, le Carré des canotiers a proposé à la mairie de Joinville-le-Pont une exposition de ces photographies illustrant la richesse patrimoniale du canotage, des loisirs et sports nautiques dont Joinville est l'une des capitales nationales et européennes.

Le Carré des canotiers remercie monsieur Olivier Dosne, maire de Joinville-le-Pont, et le service culture de la mairie de Joinville-le-Pont pour l'accueil réservé à cette initiative, le soutien financier et l'aide technique apportés à la réalisation de cette exposition.

En 2024, monsieur Michel Rioussset a fait don de ces plaques au musée Intercommunal de Nogent-sur-Marne.

La Fédération des Rameurs Indépendants de Paris (la « FRI » pour les Joinvillais) naît le 5 décembre 1900. Ses buts sont de promouvoir l'aviron et la pagaie et d'étudier les aménagements nécessaires aux promenades sur les cours d'eau.

Joinville-le-Pont en est le principal port d'attache. Les sociétaires y garent leurs embarcations. Très active avant 1914, la FRI est dissoute en 1964.

La navigation sur de longues distances participe de l'histoire du canotage, des loisirs et sports nautiques. Dès les années 1830, les canotiers parisiens entreprennent de descendre la Seine jusqu'à son estuaire. Avec l'essor du réseau de chemin de fer dans les années 1850, ils peuvent partir naviguer sur d'autres bassins fluviaux.

Constructeurs et canotiers mettent au point des bateaux adaptés à la croisière fluviale. Les « canoës français » sont des canots à l'aviron, pontés pour se protéger des vagues. Pour explorer des chenaux plus étroits, les rameurs préfèrent les périssaires à la pagaie, apparues dans les années 1840, ou, dès la fin du XIX^e siècle, les canoës canadiens.

L'exposition présente la « croisière de Pâques » d'avril 1912, de Saint-Dizier, à quelques kilomètres en aval de Joinville (Haute-Marne), à Joinville-le-Pont. Fidèle aux facéties des canotiers, la FRI intitule la croisière : « La croisière de Joinville à Joinville ».

La Marne est en hautes eaux, les 327 kilomètres du parcours sont effectués en trois week-ends. Chaque dimanche soir, les canotiers retournent à leurs occupations courantes. À mesure qu'ils se rapprochent de Paris, d'autres équipes les rejoignent.

Cette sélection de vingt photographies est extraite d'une série d'une centaine de plaques de verre numérotées dont seulement soixante-dix nous sont parvenues.

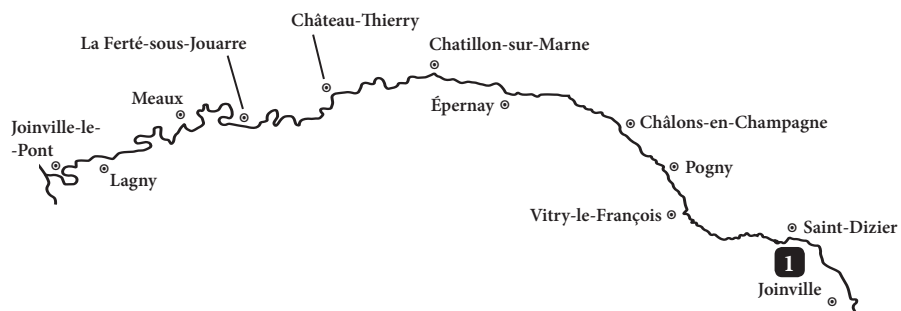
Elles témoignent d'une belle aventure nautique dans un paysage émouvant car disparu. Nombre de ponts visibles sur ces photographies ont été détruits dès le début de la Première Guerre mondiale, lors de la Bataille de la Marne en septembre 1914.

En avril 1912, la Marne est en hautes eaux. Deux bateaux à la pagaie osent affronter son courant vif.

Des curieux assistent au départ des canotiers, en canoë canadien à la pagaie double à gauche, et en périssoire à droite.



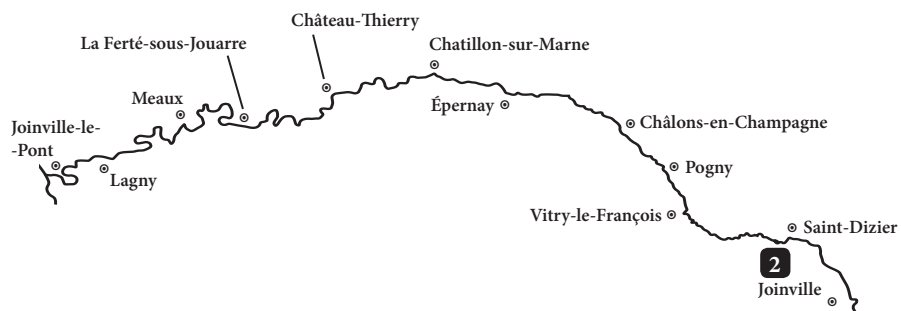
1 – Embarquement à Saint-Dizier (Haute-Marne).



Les premiers kilomètres sont mouvementés. Suite à une avarie, les canotiers ont débarqué pour réparer. Surpris par ces inconnus en culottes courtes, les habitants, hommes, femmes et enfants, se sont approchés. La tenue des paysans d'avant 1914 contrastent avec les vêtements de sport des Parisiens.



2 – Moeslains (Haute-Marne), réparations.

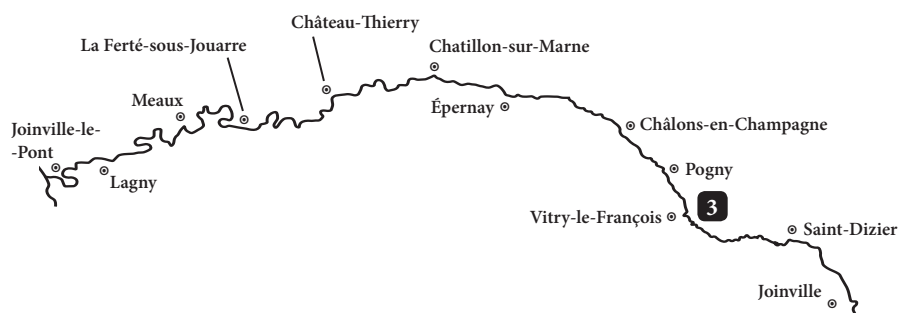


Depuis Vitry-le-François, les équipages de quatre autres bateaux ont rejoint les premiers canotiers. La Marne étant haute, il y a peu de grèves où débarquer. Les canotiers saisissent une occasion.

Ici, de gauche à droite : une périssière, deux canoës canadiens, l'un avec le guidon du Touring Club de France, l'autre avec celui de la FRI, et une yole à un rameur avec barreur. À noter la présence d'une femme à bord d'un canoë.



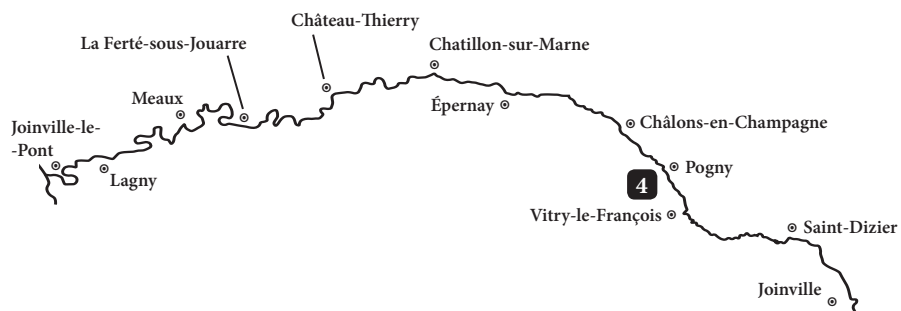
3 – Soulanges (Marne), une halte.



Après une journée de navigation, au fil d'un fort courant, les canotiers ne semblent pas mécontents de débarquer et de décharger leurs bagages au sec. Quelques habitants s'approchent pour contempler ces visiteurs inattendus.



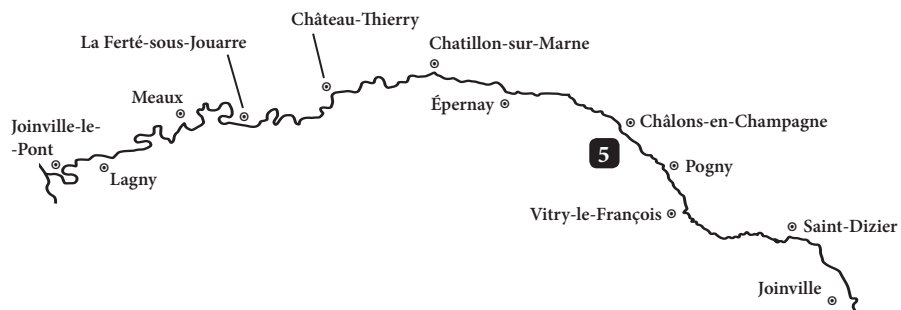
4 – Arrivée au pont de Pogny (Marne).



A Châlons (aujourd'hui Châlons-en-Champagne), la flottille se renforce d'une douzaine de canotiers et canotières. Arrivé par le train, un canoë français est transporté en fardier de la gare jusqu'à la rivière. De même, chaque soir d'étape, une carriole peut être louée pour déplacer sans effort les embarcations vers la grange ou le garage qui les abritent.



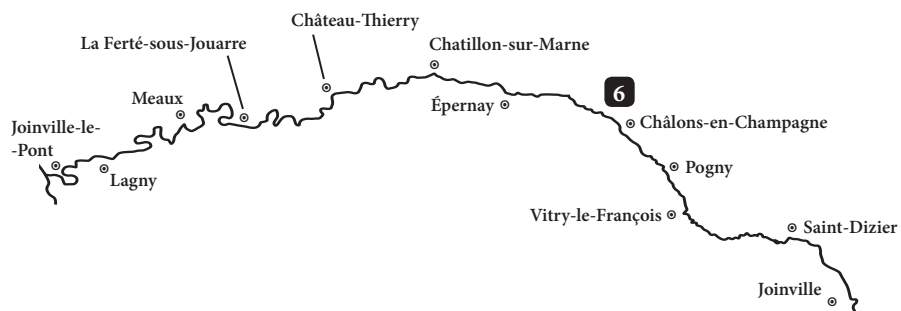
5 – Châlons (Marne), transport d'un canoë français sur un fardier.



La Marne est tellement haute que les canotiers peuvent naviguer dans les herbes de la berge submergée. Ici, ils se dirigent vers une grève où débarquer. À l'arrière-plan, sur le pont, des badauds observent ces navigateurs en maillot de corps et ces Parisiennes qui n'ont pas craint de s'embarquer.



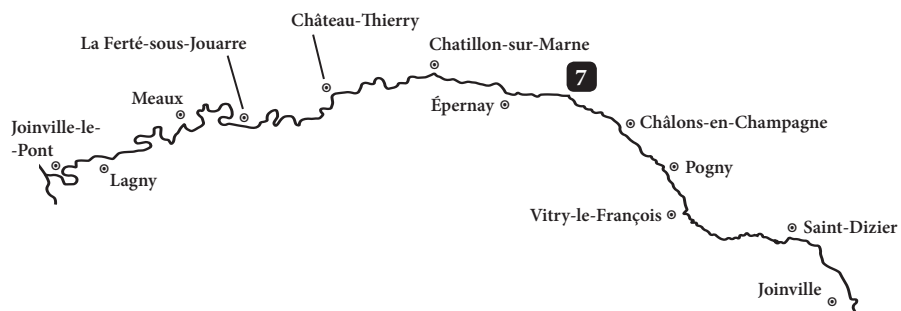
6 – Aulnay-sur-Marne (Marne).



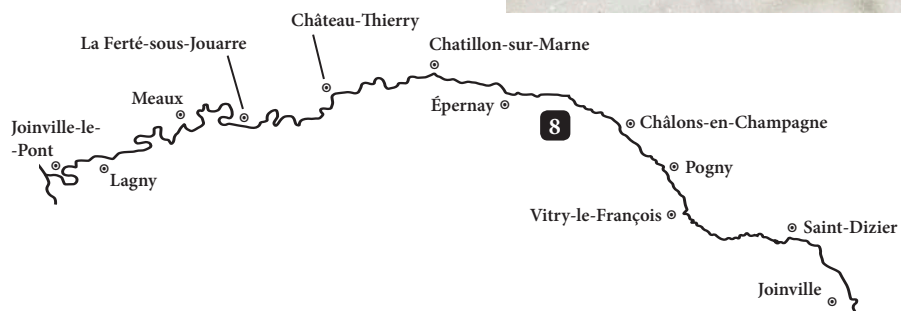
Les canotiers mettent pied à terre ; les habitants sont venus, certains à vélo, voir les bateaux. Les canoës canadiens, plus légers et maniables sont déjà sur la berge.



7 – Condé-sur-Marne (Marne).



La FRI développe et promeut la liberté de naviguer pour toutes et tous. Se démarquant des codes rigides des sociétés nautiques axées sur la compétition, elle incite les femmes à embarquer. Deux canotières, une rameuse et une barreuse, sont à bord d'un canoë français.

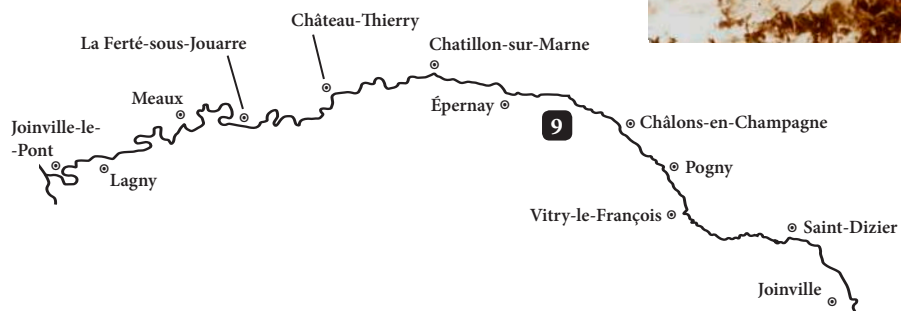


8 – Tours-sur-Marne (Marne).

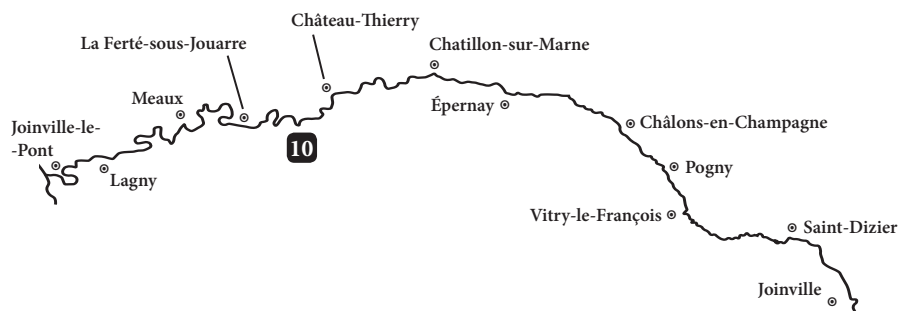
Le franchissement des barrages qui régulent la pente de la Marne se fait par portage. Les canotiers ont débarqué en amont du barrage et ont transporté à la main les bateaux sur la berge. Ils rembarquent en aval de l'ouvrage. C'est dimanche, des notables sont sortis pour les observer depuis l'autre rive.



9 – Barrage de Tours-sur-Marne (Marne).

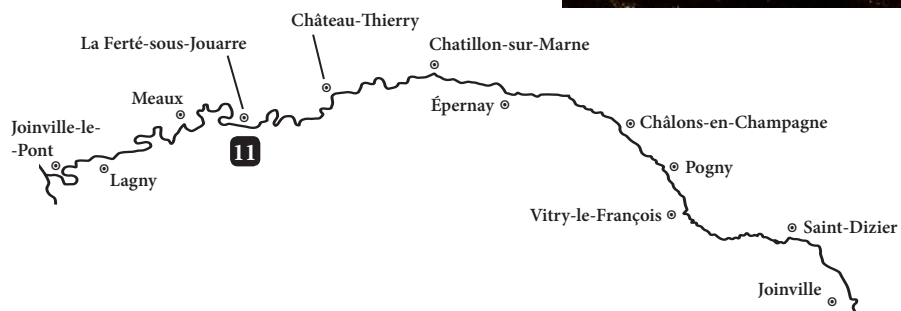


La croisière se déroule au début du printemps. Les arbres sont encore dénudés mais la température incite les rameurs à se découvrir alors que barreaux et barreaux restent plus chaudement vêtus. Sur la rive opposée, les vignobles de Champagne d'Azy-sur-Marne, en aval de Château-Thierry, descendent jusqu'à la rivière.



10 – L'Abbaye, Chézy-sur-Marne (Aisne).

Plus les canotiers se rapprochent de Paris, plus ils rencontrent des établissements de loisirs nautiques : ici, à côté d'un bateau-lavoir, des bains flottants, chauds et froids, et une location avec des canots et des barques de pêche amarrés Promenade des Petits-Prés, en amont du château de l'île.

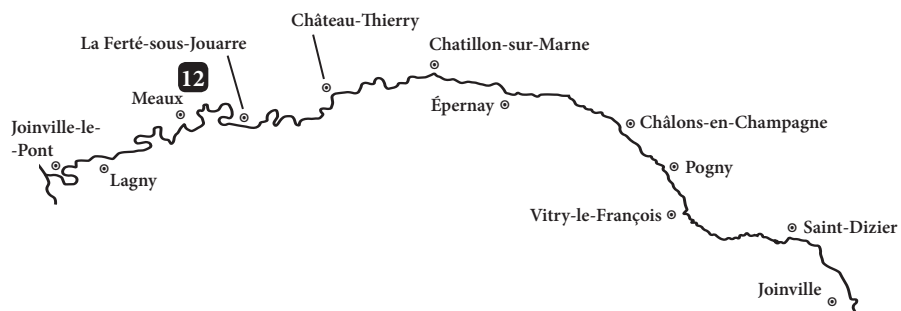


11 – La Ferté-sous-Jouarre (Seine-et-Marne).

Le désir de liberté des canotiers les entraîne à sortir des plans d'eau classiques et à naviguer dans les petits bras des rivières. En avril 1912, la Marne est assez haute pour aller s'aventurer dans une section étroite. L'envergure des avirons des canoës français est une contrainte qui sera rapidement contournée par la généralisation des canoës canadiens et l'usage de la pagaie.



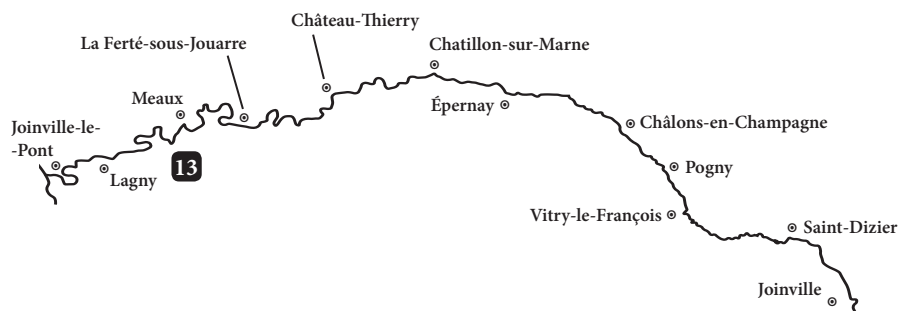
12 – Jaignes (Seine-et-Marne).



Les canotiers se préparent à passer sous le majestueux pont de Germigny, résidence des évêques de Meaux. Détruit en septembre 1914 lors de la retraite de l'armée allemande, réparé pendant l'Entre-deux-guerres puis à nouveau détruit lors de la retraite de l'armée française en juin 1940, il n'a jamais été reconstruit. Seule subsiste aujourd'hui sa tête de pont.



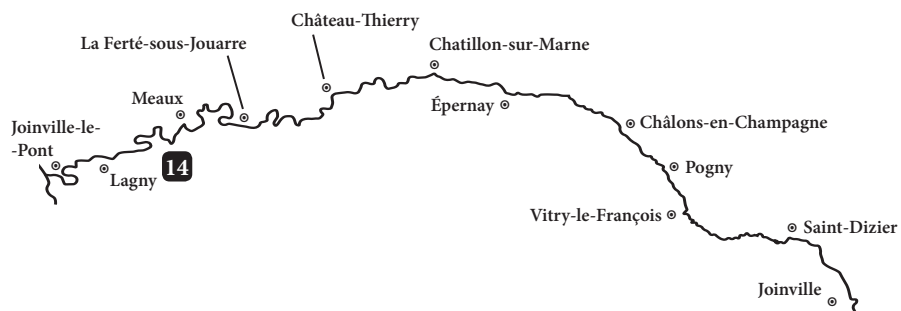
13 – Germigny-l'Évêque (Seine-et-Marne).



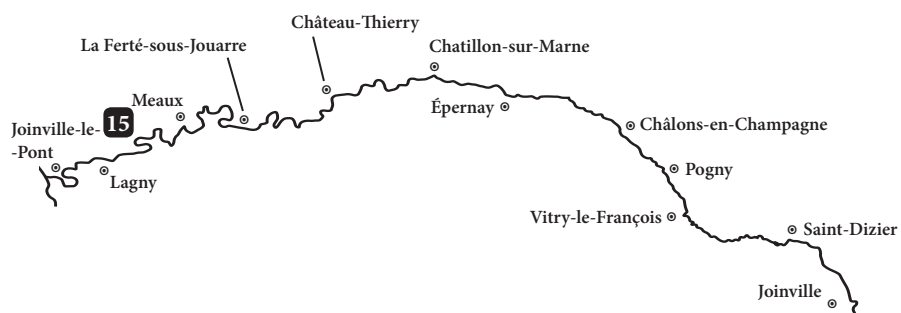
Le niveau de la rivière est haut, les berges sont parfois noyées. Les canoës français, manœuvrés à l'aviron, ne peuvent pas s'aventurer dans un tel dédale de souches et de branches. Le canoë canadien et la périssoire, que les canotiers naviguent à la pagaie double, sont beaucoup plus maniables.



14 – Île de Mareuil-lès-Meaux (Seine-et-Marne).

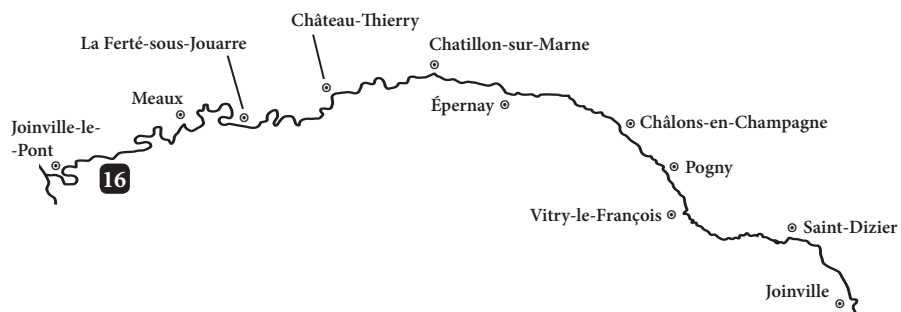


Le troisième et dernier dimanche, de nombreux camarades de la FRI sont venus à Dampmart, en amont de Lagny, pour accompagner les croisiéristes jusqu'à leur arrivée à Joinville-le-Pont ; la FRI étant une fédération familiale, épouses et enfants sont présents à bord des embarcations. Désormais c'est une belle flottille qui descend le courant vif de la Marne.



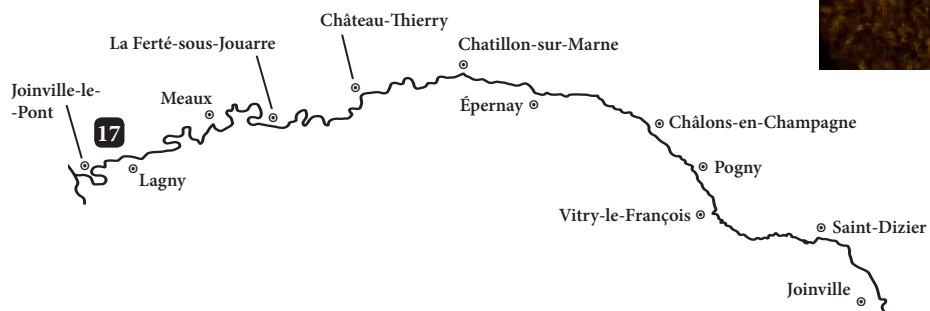
15 – Dampmart (Seine-et-Marne).

Chelles et son archipel bucolique des bords de Marne sont un refuge pour les pêcheurs et les peintres, et pour les canotiers et les amoureux qui aiment s'y perdre. De nombreux restaurants les y attendent comme ici chez Mottheau ou le renommé Cronier.



16 – Chelles (Seine-et-Marne), le restaurant Mottheau.

Ce site adossé à l'entrée aval du canal de Chelles est célèbre chez les canotiers : au premier plan à droite, c'est l'appontement qu'ils empruntent pour rejoindre Vaires-sur-Marne par le canal. Ils s'épargnent ainsi plusieurs kilomètres « à la remonte », contre le courant. À l'arrière-plan, l'abreuvoir des chevaux de halage du canal qui sert également à une baignade. En rive gauche, la rive de Noisy-le-Grand n'est pas encore lotie.



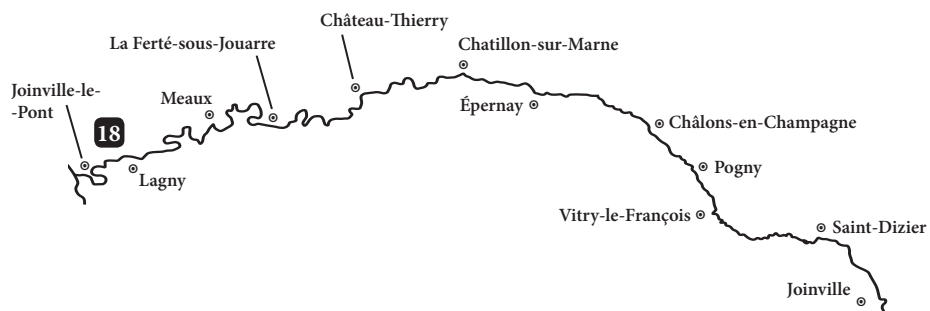
17 – Neuilly-sur-Marne (Seine-Saint-Denis).

Pris depuis la passerelle de Bry, le cliché permet de découvrir au premier plan le ponton du « Café de la passerelle », hôtel-restaurant et location de barques qui, là, ont toutes été louées. À l'arrière-plan, en amont, la boucle de la Maltournée.

La balade n'est pas que sur l'eau, les bords de la Marne offrent aux promeneurs, sur plusieurs kilomètres jusqu'au pont de Joinville, ombrages, herbages, buvettes, guinguettes, restaurants, bals et loueurs de canots.



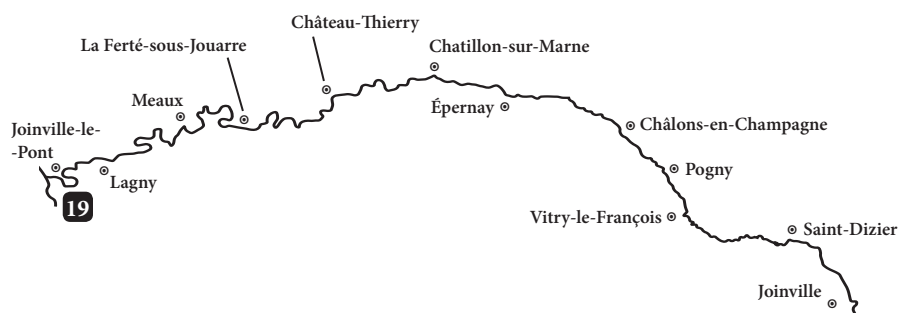
18 – Le Perreux-sur-Marne (Val-de-Marne).



Dépeuplée de sa foule des dimanches ensoleillés et des jours de régates, la Marne est presque vide. Seuls quelques rameurs sportifs la parcourent. Sur le viaduc, les fameuses voitures « Bidel », les wagons à impériale de la Compagnie de l'Est, attendent leurs passagers. L'enchaînement ininterrompu de façades ouvertes sur la rivière, d'escaliers sur berge et de pontons révèlent que ce paysage des boucles de la Marne est né du canotage et des sports nautiques.



19 – Vers le viaduc de Nogent, Le Perreux-sur-Marne (Val-de-Marne).



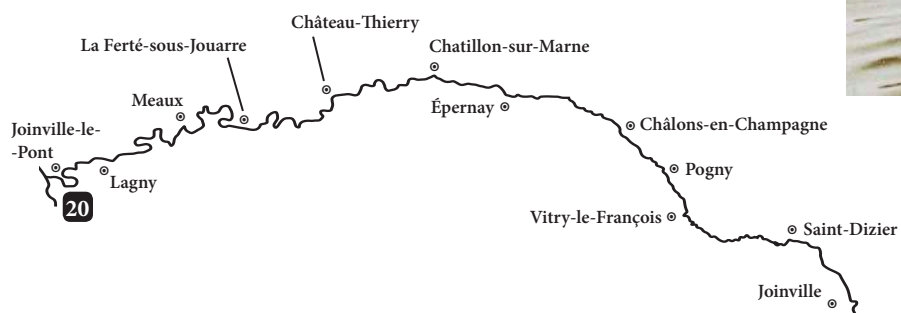
Joinville, terminus – Joinville, jour de fête. Les canotiers pratiquent « la vie sur l'eau » : dès qu'un événement est organisé sur la Marne, ils s'y rendent en bateau pour y assister aux premières loges. Canots, yoles, canoës et balancelles sont autant de strapontins flottants.

Ici la foule se presse en aval de l'île Fanac pour assister à un championnat de natation et à un concours de plongeon.

On l'oublie, mais Joinville fut aussi l'une des capitales de la natation naissante.



20 – Joinville-le-Pont (Val-de-Marne).



Exposition réalisée par l'Atelier de recherche du Carré des canotiers.

L'équipe était composée de :

- Sandie Beaudouin, maître de conférence de l'université Gustave Eiffel, conseillère scientifique,
- Frédéric Delaive, président du Carré des canotiers et responsable de l'Atelier, Emmanuel Alassœur et Patrice de Ravel.

©Carré des canotiers - septembre 2024



Pour aller plus loin, visualisez l'ensemble de la collection des plaques de verre sur le site Gallica.