

LA FEUILLE À L'ENVERS



Une mise en Seine réussie : lancement du Monotype NYMPHÉE à l'ancienne

SOMMAIRE

Editorial

François Casalis	1
Potins "en rac"	2
L'agenda Sequana	2
Les amis du Monotype	3
Chatou, un dimanche de juin	
Fanchick Garnier	3
Une photo de famille	
Edmond Ballerin	4
Dossier Coucou	
Guy d'Houilles	4
Le Voleur de Poules	
François Casalis	5
Virée dans l'Ill	
Patrick Poudailler	6
Le temps retrouvé	
Jean-Louis Ayme	6
Chatou entre drame et lumière	
Benoit Tariel	7
Bruits de moteurs	
Fanchick Garnier	11
Et ce skiff ?	
Marc Ronet	11
Allez... Circulez	12
Lulu	
Annie Lesgards	13
Le canotage tombé du ciel	
François Casalis	14
Bonnard peint la Seine	
Isabelle Outin	15
Boutique Sequana	16

ÉDITORIAL

Le chantier de la *Gare d'Eau* ressemble à un camp indien avec les adhérents de Sequana qui tournent autour comme en une danse rituelle, scrutant le moindre détail, s'écartant pour prendre du recul, des photos, et enfin par groupes de deux ou trois deviser en confiance sur les détails de mise en œuvre. Il est vrai que cette nef en bois est impressionnante, c'est un navire de haute bords, mais à l'envers ! Il nous paraissait impossible de ne pas sacrifier à la tradition, aussi procéderons-nous à la cérémonie du *Bouquet* (voir précédent bulletin). Le fait du tôt est à 12m du sol actuel, la jeune fille de la maison a intérêt à ne pas souffrir du vertige !

Nous avons proposé cette manifestation au propriétaire (la Ville de Chatou) à l'occasion des *Journées du Patrimoine* 1999 (les 18 et 19 septembre). La *Gare d'Eau* trouvera tout son sens dans la mesure où nous en ferons un lieu d'échanges, de réflexion, de création, c'est son rayonnement sur l'extérieur qui en fera sa valeur.

La Courtile (le restaurant) aura certes une grande part de responsabilité dans le souvenir que gardera le public de sa visite, mais Sequana tout autant ! *Le Bouquet* sera notre baptême du feu !

Pour la circonstance, nous lancerons *LULU*, yole de louage due au constructeur Ernest Seyler, restaurée par nos canotiers sous l'œil vigilant (et le coup de main !) de Guy. Cette yole est exactement le type de bateaux que louer. Fournaise réside à ses clients et si nous avons choisi ce bateau et ce moment, c'est pour indiquer clairement que le canotage se pratique sur l'eau et que nous avons bien l'intention de retrouver sa pratique sur notre océan : le *Bras de Marly*.

La Gare d'Eau est entièrement tournée vers ce bras de Seine qui longe l'île de Chatou sur près de dix kilomètres. Il était le bras marchand jusqu'à la construction de l'écluse de Chatou autorisant le passage des grands gabarits, ce que l'étroitesse des écluses de Bougival n'autorise pas. Par ailleurs la nature reprend ses droits, le bassin de la *Grenouillère* en est une preuve, pour combien de temps ? Les menaces sont proches...

Il est temps que nous nous mobilisions pour la protection et la mise en valeur du *Bras de Marly* ! Nous avons des alliés de poids dans cette démarche ! La difficulté essentielle qu'il nous faudra vaincre réside dans la grande diversité des interlocuteurs : sept communes riveraines et trois départements ! Pour mettre tout ce joli monde d'accord, nous avons du pain sur la planche ! Cela en vaut la peine, c'est un chantier pour le nouveau millénaire !

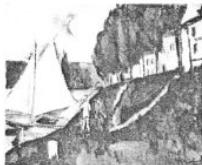
Le Voleur de Poules fait son chemin, voilà près de cinq ans que l'un de nos adhérents poursuit son idée, ne manquez pas les détails de cette aventure dans le présent bulletin.

Mais avant de canoter, il faut nous installer dans nos futurs locaux et nous manquons d'aide pour assurer un travail de qualité.

Si vous souhaitez en savoir plus, venez nous rendre visite sur le chantier, nous y sommes tous les week-ends.

François CASALIS

POTINS EN "RAC"



Quai de l'Amiral Mouchez à Chatou par M. de Vlaminck

WILDENSTEIN INSTITUTE

Après sa visite au chantier du Monotype, Madame Ruth Legendre du Wildenstein Institute, nous a adressé un tirage du fameux tableau du peintre Maurice de Vlaminck représentant le quai de l'Amiral Mouchez à Chatou et un voilier attendant sous voiles au ponton. Selon l'experte, ce bateau aurait appartenu à Daniel Kahnweiler et Maurice de Vlaminck dans les années 1908-1910. Vu son gréement aurique il ne s'agit pas d'un Monotype, malheureusement pour nous...

LA BOUTEILLE À LA MER

Tel est le nom du bulletin de liaison de ATM, Avenir Traditions Marins, association marseillaise d'amateurs et de propriétaires de voiliers de caractère ou de conception traditionnelle. Un vrai bulletin d'association, trimestriel, où l'on trouve calendrier des manifestations nautiques et culturelles, appels au secours du trésorier, nouvelles des navigateurs hauturiers, caricatures du bureau, chansons de marin, recettes du bord, humour marseillais... On y cause aussi du Lézard et des régates du Défi des 30m². Saluons ce confrère de la Feuille à l'Envers et son rédac'chef et président, Richard Brognard, !

CULTURE GUINGUETTE

Le chantier SÉQUANA a été honoré de la visite de Francis BAUBY, président de l'association Culture Guinguette © qui milite depuis 1991 pour la sauvegarde et le renouveau de la tradition des guinguettes des bords de Marne de la première moitié du siècle. Cette association a créé une charte pour identifier et attester que ces établissements s'inscrivent dans cette démarche artistique et culturelle. On en compte à ce jour une vingtaine répartis sur toute la France.

CLASSIC BOATS & SHIPS



QUATRE ET PAIR...OAR

Dans le lot acquis par deux séquenettes, il y avait deux bateaux de sport en état fatigué : un quatre de couple (plus de 13m) et un «pair-oar» (deux rameurs en pointe sans barreur). L'hiver dernier ils ont été cédés à un club d'aviron tourneau corporatif. Aujourd'hui nous nous réjouissons d'apprendre que le quatre est entièrement restauré et en état de naviguer, le pair-oar sera mis en chantier l'hiver prochain. Ce jeune club recherche maintenant 8 pelles d'occasion, sinon neuves, avec les sponsors qui vont avec....



Canotage à Poses par Michèle RATEL

VIVE L'INTER-COMMUNALITÉ !

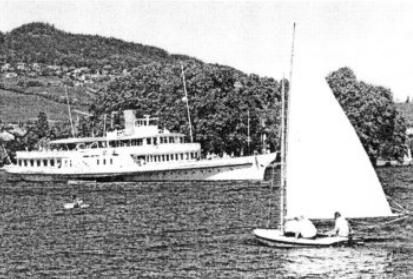
Le Pecq sur Seine, première commune de France ISO 9002 ! Nous ne savons pas s'il y a une relation de cause à effet, mais nous venons de recevoir une subvention exceptionnelle de 2500 F présentée et défendue par Madame Dupont, Maire adjointe, chargée de la culture, pour la restauration des deux voiles Seyler qui attendent nos bons soins. Nous remercions vivement la municipalité du Pecq d'avoir voté à l'unanimité cette subvention. Cela va nous permettre de démarquer la restauration de ces deux bateaux en attendant que d'autres communes riveraines suivent ce bon exemple pour boucler le budget (20 000F).

COUP D'ÉTAT À ROLLE !

C'était pas l'Armada de la Liberté, mais pas loin ! Sept bateaux de SÉQUANA ont franchi les Alpes¹ pour la vingtième Fête des Canots organisée par Mayu et ses comparses, le 15 août dernier. Du vent dans les voiles le jour et la nuit, assez frais le dimanche, pris de ris, naufrages variés (sans perdition) chez les rameurs et les rameuses. Tanguage au bal après la soupe de poissons du lac... L'Île de la Harpe, territoire français ? Une nouvelle bouée au large d'Eaupanne ? Un défilé de figures de proues en forme de sirènes ? Accordéon spéléo ? Un trophée exemplaire pour la Gare d'Eau. Ne manquez pas tous les détails dans la prochaine Feuille à l'Envers !

1) Erratum : Le lecteur aura rectifié en remplaçant Alpes par Jura. Pas très forts en géo nos marins d'eau douce !

Vapeur et voile sur le Léman



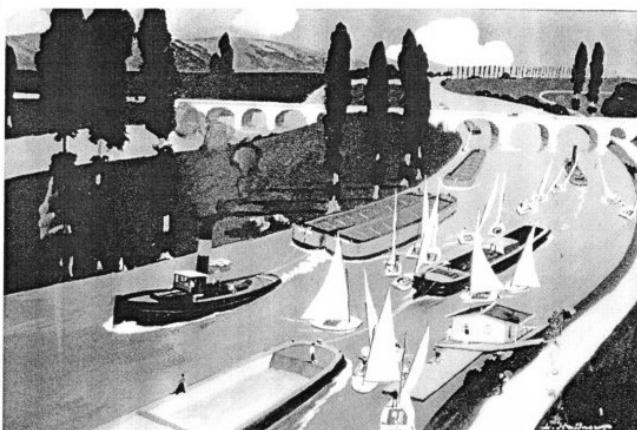
L'AGENDA SEQUANA

- 4 et 5 septembre 1999 : Rendez-Vous à la Dernière Écluse à POSES (Eure).
- 18 septembre 1999 : Journées du Patrimoine, présentation de la flottille.
- 18 septembre 1999 : Cérémonie du Bouquet à la Gare d'Eau
- 19 septembre 1999 : Lancement de LULU.
- 19 septembre 1999 : Journées du Patrimoine, présentation de la flottille au chantier.
- 2 octobre 1999 : National-Huit à Nogent-sur-Marne.
- 9 octobre 1999 : Coupe des 30 m², Roastbeef contre Lézard à Marseille.
- 4 - 5 - 6 novembre 1999 : Classic Boats & Ships at the old fishing harbour of Spakenburg (Holland). Notre association y participera avec la présentation de la Gare d'Eau.

LES AMIS DU MONOTYPE

DANS la dernière Feuille à l'Envers le président, dans son éditorial, déplorait le peu d'intérêt des riverains de Chatou pour le Monotype. Il n'avait pas oublié pour autant les amis grâce à qui le bateau a pu voir le jour et en particulier les associations "Les Amis de la Maison Fournaise" et "Les Amis de la Grenouillière" qui ont chacune aidé le projet. Qu'elles nous pardonnent de ne pas les avoir citées ; pour nous elles sont plus de fidèles conseurs que des sponsors.

LE MONOTYPE de Chatou Nymphée a des supporters enthousiastes bien au delà de notre région. Monsieur Morisseau, qui habite Toulon, nous a envoyé la photo ci-jointe d'un tableau de Haffner, avec en commentaire un mot de recommandation auprès des deux arrière-petites-filles de Paul Poiret que notre président a rencontrées lors d'un déjeuner fort sympathique dans un village du bord de Seine. C'est comme cela que nous avons pu voir les photos du Monotype de Paul Poiret qui portait le nom de VOLORADLO, tout un programme !



"Caffouillis", gouache que Louis Haffner peignit autour de 1928. Remarquer l'agilité des Monotypes

ESDAMES Poiret et Rang des Adrets ont remis à notre président les carnets de Club (CNC) ayant appartenu à Paul Poiret ainsi qu'un écusson et une boucle de ceinture

à l'effigie du Cercle Nautique de Chatou. Nous avons immédiatement confié ces documents au Musée Fournaise estimant que c'était là leur place. Nous remer-

cions chaleureusement les donatrices et espérons les revoir pour mettre sur pied une rétrospective "Paul Poiret, le canotier à la mode".

CHATOU, UN DIMANCHE DE JUIN

SIXANTE cinq ans, quatre-vingt cinq ans de navigation et pourtant j'ai les boules... Volontaire désigné d'office pour piloter ou « barrer » le nouveau prototype d'un monotype centenaire, le MONOTYPE de CHATOU. Il y avait quelques raisons de s'inquiéter :

- souvenez-vous du temps, en juin, des dépressions sévères se succédaient...
- le bateau lui-même un peu dérangeant dans le contexte actuel, rond, plat, une seule voile de 16 m², un gréement houari extrême,

me, avec des espars en bambou, qu'il a fallu découvrir... - enfin, un lancement à l'ancienne, de 3 mètres de haut, en marche arrière, sur 12 mètres de rail en bois parafiné, ricotant sur un ponton mal ficelé. Tout pouvait poser problème, lorsque, comme dans les tragédies grecques, le plus jeune fait couler son sang (volontairement ou non ?) les Dieux ont été satisfait, et tout s'est parfaitement déroulé. Pensez donc : - le bateau n'est pas tombé de son

ber, - il a flotté... sans (trop) faire d'eau, - la voile est montée le long des bambous, sans embrouille, une fois calmée l'excitation de Guy d'Houilles,

- et ce fut le bonheur... car le ba-

teau est bien équilibré, sensible, répondant bien à sa barre, évolutif, rapide aux allures portantes, sur une Seine plate,

- et tout le monde a pu naviguer en ce premier jour.

Toutes les angoisses étaient vaincues, une bien belle journée. Quant à Marc, il se remet bien de sa blessure. Le Président peut se frotter les mains, le bateau sera à revoir au près, dans la brise et le clapot. Cela sera une autre aventure.

Fanchick GARNIER

Le président, micro en main, commente le suspense.



Le président, micro en main, commente le suspense.

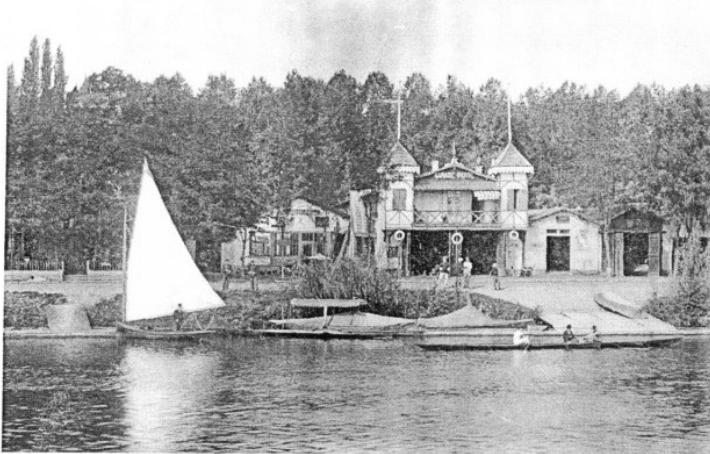


Eh, Toubib ? Encore quelques détails de gréement à régler...

Michel RIOUSSET¹ estime cette photo antérieure à 1900. Il nous précise que les constructeurs marins Lein, Dossunet et Roquebert² ont construit toutes sortes de bateaux dans cet atelier, y compris des ailes d'avions pendant la Grande Guerre.

L'auteur des «Bords de Marne» nous précise que la baladeuse³ était un bateau de promenade que l'on peut voir représenté sur le tableau «Le sauvetage du barrage» de Ferdinand Gueldry.

UNE PHOTO DE FAMILLE



Au dos de cette photo sépia, montée sur contreplaqué, et représentant le Garage Perre, mon grand-père Aimé PIRAS (1869-1962) avait légendé « Chez Perre, où je garai ma yole ». En me donnant cette photo de famille, ma mère a rajouté : « Le garage de sa yole lui coûtait une fortune. Ma mère lui reprochait assez ! ». Aujourd'hui, je regarde longuement cette photographie au piquet extraordinaire et chaque détail me raconte le canotage.

Sur la berge le garage reconnaissable à son balcon de bois et ses deux tourelles carrées est le garage Perre. L'enseigne du balcon s'intitule : « Constructions spéciales de canoës et baladeuses ». Ce garage est flanqué à sa gauche, de trois garages, et à sa droite, d'un atelier de « Construction d'embarcations de plaisance » sur lequel est entre-

posé un fagot d'avirons contre l'escalier accédant au logement à l'étage. Dans ces constructions le bois était le matériau prépondérant.

Le titre de l'affiche apposée sur le premier garage est intéressant à déchiffrer à la loupe : « Grande Fête... En Douce ». Cela nous rappelle les sociétés des joyeux canotiers qui fleurirent après 1870. La société nautique l'En Douce était réputée pour sa convivialité et les fêtes nautiques qu'elle organisait.

Sur le chemin de halage deux jeunes appelaient en uniforme à boutons dorés regardent les évolutions du

voilier. Plus loin, devant l'entrée du garage trois sportifs discutent. Un jeune garçon coiffé d'un canotier regarde le ponton.

Le voilier de gauche est gréé en catboat⁴, gréement très courant en rivière à l'époque ; son skipper a revêtu la vareuse de drap et casquette de marin, la tenue de yachtman. Deux fines chaloupes à vapeur sont au mouillage protégées par leurs tauds : la première a un élégant tendelet à rayures. Une yole à franc-bord⁵ est amarrée à couple. Sur l'eau, à droite, un rameur sportif (en blanc) croise un bateau d'amateurs en veste, gilet et chapeau melon. Ils ont l'air de dialoguer. L'allure des ramoneurs prouve que bateaux sont équipés de bancs à coulisses. On aperçoit la pointe du beaupré et le foc d'un autre voilier.

Avant cette photo je ne m'expliquais pas bien mon attirance pour le canotage, je sais maintenant que c'est atavique !

Edmond BALLERIN

1 Ne serait-ce pas un Océan ? Nous aimerais qu'un aïl expert nous éclairer.

2 Cette yole à franc bord ressemble beaucoup à la yole Seyler, propriété de l'association des Amis de la Marne Fournaise.

3 Auteur de l'ouvrage de référence «Les Bords de Marne», en vente à la boutique SEQUANA, où figure une photo assez similaire.

4 Les constructeurs de notre canoë mixte YÉVÉ.

5 Ce type d'embarcation manquait au fonds de SEQUANA : une baladeuse originale des Andelys vient compléter la flottille SEQUANA.



Baladeuse avant restauration

DOSSIER COUCOU

LES Séquanettes ont dégoté il y a quelque temps, une jolie yole de la Marne baptisée « Coucou » signée B. Elie. L'embarcation aux lignes élégantes que l'œil imagine voir glisser sur l'eau est en parfait état. Cependant, elle n'est pas complète, et ces petits détails manquent pour parfaire sa silhouette. C'est la que j'interviens dans l'histoire. Une des Séquanettes m'a susurré à l'oreille qu'il serait bien que Coucou retrouve un dossier et un gouvernail. Et me voilà parti pour dessiner quelques formes de dossiers que je soumets à

leur approbation, car comme toujours à Séquana la démocratie exerce ses droits. Le choix s'est porté sur un dossier « ovoïde canévé » (le plus simple !) Nous

voilà en quête d'un plateau d'acajou avec le président, et je commence le dessin. Une grande nature coté. Je trace, je découpe, je rabote, je muni de

outils et

leur approbation, car comme toujours à Séquana la démocratie exerce ses droits. Le choix s'est porté sur un dossier « ovoïde canévé » (le plus simple !) Nous voilà en quête d'un plateau d'acajou avec le président, et je commence le dessin. Une grande nature coté. Je trace, je découpe, je rabote, je muni de

remplisseur, je me lance. Ce n'est pas très compliqué à faire mais cela demande de la concentration, car on a vite fait de se tromper de trou, surtout au début. J'étais tellement impatient de voir le résultat que j'y ai passé deux jours pleins jusqu'à une heure du matin. Je dois dire que c'est très gratifiant lorsqu'on voit

le résultat.

Le gouvernail et la barre se sont faits au chantier en prenant modèle sur d'autre bateaux de la même époque. J'ai récupéré, pour une partie, des ferrures anciennes et j'en ai refait d'autres qui manquaient, le tout ajusté sur le bateau. Les Séquanettes ont repris la main pour le vernissage de l'ensemble et Coucou a retrouvé une silhouette originale qui lui va très bien. (Ma femme a trouvé que le canage ferait bien sur nos chaises Régence ?...au boulot...)

Guy d'Houilles

LE VOLEUR DE POULES

Il est onze heures, le week-end se termine et je pense à la semaine à venir lorsque le téléphone m'arrache à mes réflexions

- "Allô ! François je crois que j'ai trouvé le profil idéal à Sèvres, une sculpture sur une place. Tu as un moment ? Viens la voir !" Patrice te le tais !
- "Où vas-tu à cette heure ?"
- "Une sculpture, je t'expliquerai. J'en ai pour un moment." Cela va faire deux ou trois ans qu'avec Patrice nous avons évoqué la nécessité d'un bateau représentatif de l'activité de Séquana. Cette discussion faisait suite au projet des années 91 du coche d'eau, La Prudence, restée sans suite faute de moyens pour en établir le descriptif. Mais l'idée du coche d'eau subsistait en particulier pour découvrir les escales proches de notre atelier : Lemaire, La Grenouillère, Bougival, Marly, Médan, Vétheuil et, pour le long cours, Giverny ! Patrice connaît bien les bateaux. Barreur expérimenté il a possédé plusieurs bateaux de compétition et pour lui s'intéresser aux coches et autres galotes représente une véritable révolution culturelle.

Nous sommes allés au Musée de la Batellerie au moins dix fois, sur le terrain au moins autant, nous avons discuté, abandonné, dessiné... Je salut la persévérance de Patrice, car, à de nombreuses reprises, nous nous sommes opposés sans arriver à nous convaincre, sachant que ni l'un ni l'autre n'avait raison. De longues périodes de silence laissaient penser que le projet était passé aux oubliettes et tout à coup une gravure, un tableau, relançait la discussion.

Enfin au printemps dernier, Patrice me téléphone :
- "Ce coup-ci je te tiens et je passe à l'action !"

A la suite de ses réflexions Patrice s'est lié d'amitié avec



Le Voleur de Poules au mouillage sur la Vienne

un constructeur de barques très connu dans la région de Chinon. Ce chantier traditionnel construit des barques, futreaux, toutes (suivant la tradition sans aucun recours au plan ni au tracé. De la planche de pin brute de sciage, un peu de cuivre, du feuillard de zinc pour palâtrer et l'affaire est faite. La suite du discours tient dans des consignes orales parfois appuyées d'un croquis généralement rangé rapidement au fond d'une poche !

C'est de cette façon que le *Voleur de Poules* prit naissance et contact avec l'eau le 2 août dernier. Ce bateau est la preuve qu'il est parfaitement possible de créer à partir de formes traditionnelles une embarcation de loisirs moderne.

Fait pour embarquer dix personnes qui prendront place sur de solides bancs en bois, une cabane pour ranger le matériel, le moteur, les arges, la cambuse, ce bateau est idéal pour aller pique-niquer et bivouquer dans les îles. Un simple taud permet de cabaner de façon confortable. La robustesse de construction permet d'accoster par l'avant sans hésitation et de gagner ainsi la berge de la façon la plus facile qui soit.

Grâce à un puits, la motorisa-

tion par moteur hors-bord est très aisée, la motorisation électrique est à l'étude, enfin une solide paire d'avirons efficaces vient au secours des pannes sèches sans oublier le taud qui grée en bours et facilite la progression aux alentours arrivées.

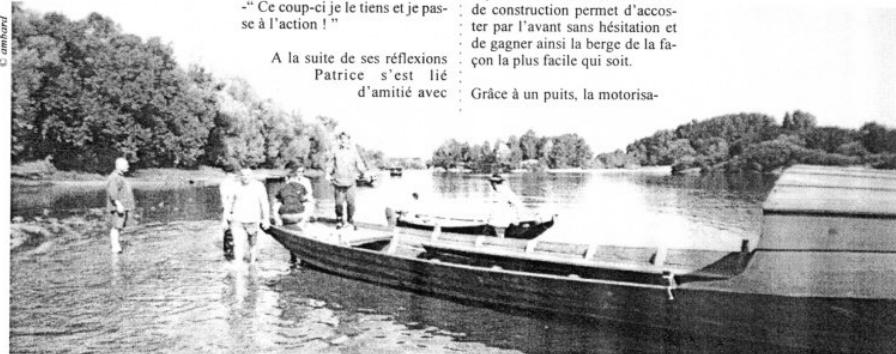
Patrice, si je puis te faire, au travers de cet article, une confidence, il y a bien des circonstances où je t'aurais envoyé au diable avec ce bateau, mais après vous avoir vus, lui et toi, par un samedi de juillet au bord de la Vienne je t'admire et rends hommage à ta persévérance et ton talent.

Le résultat est là, il force le respect et l'admiration, tu viens de prouver qu'avec une simple scie circulaire et des planches, il est possible de créer un bateau répondant aux conditions d'exploitation contemporaine.

Nous n'en resterons pas là et je suis bien persuadé que le *Voleur de Poules* fera des petits, et qu'ainsi la Prudence aura trouvé sa justification.

François.

Lancement du Voleur de Poules sur la Vienne avec des moyens agricoles et très efficaces



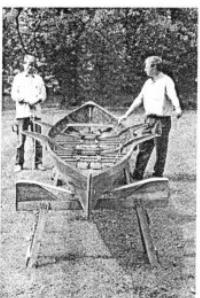
VIRÉE DANS L'ILL

APRÈS une descente à la Police¹⁾ par les drôles-ses sur les bords de la Marne, descente qui leur a permis de ramener entre autres, la yole Coucou et un skiff, nous les hommes avons été sur les bords de l'Ill à Strasbourg.

Après plusieurs contacts téléphoniques avec Frank-Neumann Florian du Cercle de l'Aviron de Strasbourg, nous avons un samedi du mois de juin décidé une virée en Alsace. Cette virée s'est faite avec François, notre bien aimé Président, Patrice et moi-même. Le départ avait été fixé à 7h30 gare de Houilles, et tout le monde étant là à l'heure dite nous sommes arrivés vers les 12h dans le quartier de la petite France ou après nous être dégourdi les jambes nous avons trouvé un restaurant pour y manger une spécialité du pays.

Cette première opération faite nous avons rejoint le Cercle de l'Aviron de Strasbourg où nous avons été reçus par le président du club et par notre correspondant

© Poulailler



Les experts es-canotage : Patrice Ambard et François Casals

dant avec lequel j'étais en relation depuis plusieurs mois. Visité du site, très sympa, discussion sur l'histoire du club et ce devant une reproduction du déjeuner des canotiers de Renoir, puis sortie des bateaux susceptibles de nous intéresser. Ces bateaux étaient pour beaucoup d'adhérents du

C.A.S. inconnus ceux ci n'utilisant plus que les plastiques comme dans la plupart des clubs. Parmi ces bateaux figuraient des yoles Seyler et Elie à deux rameurs et un barreur, un As à un rameur et un barreur et trois autres de type inconnu mais certainement de construction allemande ou suisse.

Toutes ces embarcations, hormis le fait qu'elles n'ont pas vu l'eau depuis plusieurs années étaient en bon état et partantes pour reprendre l'eau si de bonnes âmes veulent bien leur redonner un bel aspect.

Après examen, prise de photos et discussion, notre choix s'est porté sur les deux yoles, Seyler et Elie, et sur l'As, Patrice ayant quant à lui une préférence pour une des inconnues.

Nous avons repris la route vers 17h et après avoir largué Patrice chez lui à Paris, nous avons retrouvé notre banlieue vers les 23h, harrassés mais pas mécontents. Le mercredi suivant, lors de notre réunion hebdomadaire, nous avons fait un compte rendu de

cette escapade strasbourgeoise afin de faire part de notre choix et surtout de discuter des moyens que l'Association, avec l'aide de ses "adhérents-banquiers", serait prête à assumer. Il en est ressorti que nous pouvions nous porter acquéreurs des deux yoles et de l'As.

Nouveau contact avec Frank-Neumann Florian et là nous apprenons qu'une des deux yoles a déjà été cédée par son propriétaire. Nous restons donc preneurs de la Yole avec portants bois et de l'As, Patrice prenant à son compte sa bête inconnue. Il ne nous reste plus maintenant qu'à trouver une date et le meilleur moyen de ramener ces bateaux sur leur lieu d'origine, à retrouver nos manches pour les restaurer et trouver une occasion pour les mettre à l'eau en grande pompe comme cela est de tradition à Séquana.

Patrick POULAILLER

1) Entendez par là le Club d'Aviron de la Police Parisienne.

LE TEMPS RETROUVÉ DE LA GRENOUILLERE

QUELLE affluence ce dimanche 20 juin pour ces premiers «Rendez-Vous à la Grenouillère» !

L'équipe "Amis de la grenouillère" avait associé le Rendez-Vous des Artistes, Séquana et plusieurs associations de Croissy, Bougival et Port-Marly pour accueillir plusieurs centaines de visiteurs, canots et artistes dans l'ile.

Le décor : la guinguette reconstruite grâce aux efforts de la Ville de Croissy et à l'aide de parains généreux, des apportements pour le passeur, un ponton flottant aimablement prêté par la Ville de Chatou qui a permis l'atterrissement

de d'une trentaine de skiffs, yoles et autres bijoux de la belle époque et ce magnifique «Monotype» reconstruit par nos amis de Séquana. Et puis, le «Camembert», et un portique d'accueil comme au temps des Saintard !

Pour l'animation on avait mis le paquet : deux troupes de théâtre nous faisaient un vaudeville «Un jour d'été 1869» sur une idée de votre serviteur. On y rencontrait Monet et ses détracteurs, Maupassant, Napoléon III et Eugénie, et les Seurin, bien sûr. Très exaltés, certains d'entre eux m'accompagnaient pour un bain dans la Seine en tenue d'époque. Eh bien elle était bonne et claire, je vous jure !

Quant au déjeuner sur l'herbe, il a fallu se pousser un peu. Toutes nos excuses aux canotiers pour le manque de confort, on fera mieux la prochaine fois. Mais il y avait, comme il se doit, de la matelote et de la friture arrosées de vin de Suresnes (pardon, du muscadet sur lie).

L'après-midi régates et charivari sur le bras de Marly. Quelles étaient belles les barreuses ! Et les «grenouilles» du french-can-can ! Et puis, pendant le bal, on a élu la «rosière approximative» (voir mascarade de Robida) couronnée en fin de partie par le «maire» de la Grenouillère au son de la fanfare Kiss-la-Joue. Entre-temps les «artisses» avaient ramené leurs toiles pour distribution des prix.

Et l'ambiance ? Très chaude, XI^e ou XXI^e, allez savoir ! L'endroit est magique et quatre cents personnes de tous sexes, âges et conditions ont pu déjeuner, canoter, peindre, boire, rire et... danser dans cette nouvelle Cythère des bords de Seine. Tous ont souhaité y revenir. Pour les bains froids, ça démarre, pour le reste, notamment la reconstruction de la guinguette, on y travaille et tous les espoirs sont permis. Pour les rendez-vous de 2000, faites nous des suggestions, car croyez-moi, ça démarre maintenant «à donf».

Jean-Louis AYME

Le cancan a eu beaucoup de succès.

Arrivée des canotiers de Séquana et de leurs amis sous les quolibets des comédiens.

© M. Tricarri



6



1870-1880 CHATOU ENTRE DRAME ET LUMIÈRE

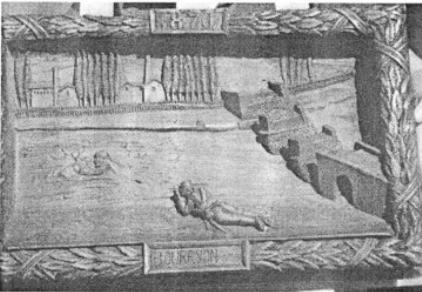
LES BAINS connaissent, avec le début de l'exode rural et le spectaculaire peuplement Paris, un engouement proprement étonnant. Les plus grands noms viennent, parfois, se mêler au peuple des bains grivois où les belles trouvent parmi les baigneurs leur amour d'un jour. Ces dimanches débridés se multiplient jusqu'à la veille de la guerre.

Napoléon III, empereur populaire que l'on a vu fréquenter les bains de la Grenouillère, était-il en manque de reconnaissance auprès des souverains d'Europe ? C'est ce qu'affirment aujourd'hui des historiens de la diplomatie. Comment expliquer sinon les couteuses expéditions mexicaines ou en Crimée, la conquête impériale, les déclarations à l'importe pièce ? Bismarck semble avoir vu dans l'empire français un obstacle évident au rayonnement d'une Allemagne naissante. La France est, en 1870, un risque géopolitique pour le concert des nations. L'habile prussien n'a guère eu de peine à provoquer l'orgueil impérial français par son subterfuge de la dépêche d'Em's. Son état-major certainement plus clairvoyant et manœuvrant que son adversaire parisien obtient à Sedan une victoire indiscutable en dépit d'héroïques mais vainques résistances, à Bazeilles notamment. En septembre 1870, la situation est dramatique. L'empereur est renversé, le gouvernement de défense nationale obtient difficilement l'adhésion du peuple. La capitale est assiégée. Pire encore, quand Thiers obtient une humiliante cessation des hostilités, la commune de Paris se soulève. Elle refuse l'entrée de l'ennemi dans la capitale et promeut un socialisme fédéral inacceptable aux yeux des monarchistes et républicains bourgeois.

Et Chatou dans cette tourmente ?

Le méandre de la Seine, sous le pont rapidement détruit, marque une ligne de front qu'il faut absolument franchir pour acheminer des messages aux forces assiégeées. C'est à ce moment, dans l'hiver 70 à 71 que se situe l'épisode naïvement reproduit ci-contre : Bourrion, postier courageux, tente de traverser à la nage. Une de ses mains tient dans sa casquette les plis qu'il doit transmettre. Le nageur, probablement transi de froid, a-t-il manqué de discréption ? En tout cas, aperçu depuis

© R. lejeune



Artiste inconnu, tableau sur bois, collection de la Ville de Chatou

la berge par une sentinelle, il présente une cible facile. Deux corps seront ainsi découverts au petit matin en février 1871. L'héroïsme discret des messagers de Chatou restera peu connu compte tenu de la fureur des événements.

Car de ces mêmes berges, partant des éléments de l'armée régulière, "les versaillais" qui marteront sans nuance aucune les gardes nationaux, insurgés communards aussi courageux que désorganisés. Rueil, le Mont Valérien, la Défense puis les grands axes Haussmanniens taillés à des fins militaires, présentent un axe d'attaque idéal de Chatou Croissy à l'Hôtel de ville de Paris. La répression est féroce car les insurgés ont eu la mauvaise idée d'ajouter à la défaite la remise en cause, radicale, de la souveraineté de l'Etat. Une tradition populaire affirme depuis que la Seine s'est rougie du sang des parisiens. Doit-on le croire ? On estime à 40 000 victimes le prix de la reconquête de la capitale. Compte tenu du pouvoir colorant de l'hémoglobine, il est possible en effet que la Seine ait momentanément changé de couleur...

Mais l'horreur doit s'oublier

C'est ce à quoi s'est employé la III^e République naissante. Reconstructions politique, institutionnelle et matérielle, sont à l'ordre du jour. Le pont de Chatou, dont le tracé passait 200 mètres en amont de l'actuel pont routier devait être reconstruit. C'est un ingénieur russe qui dirigea les travaux. Profitant peut-être d'un excédent de matériaux et certainement du bûguin qu'inspirait sa fille à l'ingénieur, Alphonse Fournaise agrandit alors son établissement.

contribuables de la ville et l'ami des peintres et des écrivains. Ses deux enfants portent son prénom : Alphonse, le fils et Alphonsine, la fille. Tous deux figurent dans "le déjeuner des canotiers" de Renoir, l'un adossé, l'autre accoudée contre la rambarde de la terrasse nouvellement construite. Il semble d'ailleurs qu'Alphonsine ait été avantageée par le peintre. Excellente nageuse, elle plongeait récupérer les louis d'or qu'on lui lançait dans la Seine. A 23 ans, elle présentait un visage doux certes, mais pas aussi lumineux que Renoir l'a peint à six reprises. Son charme lui venait surtout de son air ingénue et de la douceur de son regard.

L'ingénieur russe, architecte de la partie en pierres de taille du restaurant, avait succombé comme tant d'autres à cette fausse ingénuité. Ecodu ? Saoul ? Adepte de la roulette ? Il se brûle la cervelle peu après la construction sans qu'on sache véritablement ce qui s'était passé entre la belle hôtesse et le bouillant slave.

Existence facile ?

Telle allait la vie des canotiers à leur âge d'or en cette fin de siècle. Mais, intéressons-nous un peu à leurs personnalités. On a parfois comparé la mode des canotiers à celle du dandysme. La

"Et maintenant, s'écrie l'un d'eux, qu'on nous donne à manger et à boire, car le soleil nous a séché la dalle et nous crevons de faim.

Le repas est tumultueux, les verres s'empilpent et se vident avec une rapidité qui tient du vertige ; les propos se croisent entrecoups par la rumeur des couverts et des fourchettes qui exécutent sur les assiettes une terrible danse. Déjà l'ivresse hurlante et chaude monte des tables, tout emplies des débris du repas et sur lesquelles les bouteilles trébuchent."

Gustave Goetschy, poème naturaliste, traduit en javanais

La Maison Fournaise connaît donc un véritable succès commercial, non seulement pour sa table, mais aussi et surtout pour les multiples services offerts aux propriétaires d'embarcations. Les canotiers (on compte jusqu'à 300 bateaux certains dimanches) peuvent y entretenir leurs coques, faire hisser à terre les quillardes, voire déchirer les coques d'un certain âge. Alphonse, le père, touche rapidement à la réussite, il est l'un des trois plus gros

Tout d'abord, il y a canotier et canotier. Les assidus possèdent leur embarcation et cela suppose déjà de posséder une marge financière voire des descendants fortunés. Les canotiers sont souvent des fils de famille turbulents ou des venus exubérants. Cultivés, pour une bonne part d'entre eux, ils afflent au goût de l'effort physique une indéniable approche es-

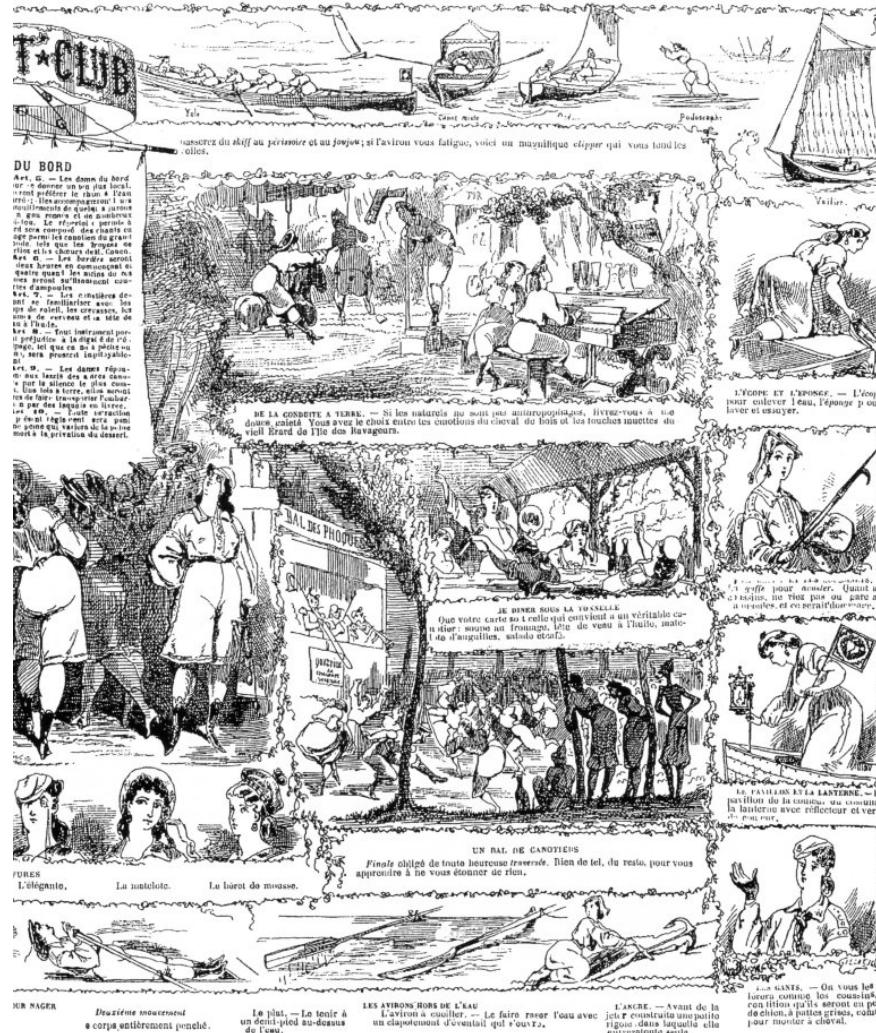
CONSEILS AUX

Les conseils suivants ont été rédigés par les vieux loups de mer de la VIE PARISIENNE



CANOTIÈRES

pour la Société de Canotage pour dames connue sous le nom de COCOTT-CLUB.



Chatou entre drame et
lumière
(suite de la page 7)

pas une mode, ils la créent. Elégance superficielle ou débordements grivois sont les signes d'une même révolte, du refus des conventions, base de leur démarche artistique. Au dandysme romantique de Stendhal puis de Baudelaire, répond l'épicurisme des Maupassant et de Monet, démarche proche d'ailleurs de la bohème des artistes du début du XX^e siècle.

Il y a donc une grande continuité dans l'esprit des artistes du siècle et un constant paradoxe : ils refusent un cadre bourgeois qui n'en continue pas moins de les nourrir et de leur fournir matière à élégance ou exubérance ; ils refusent des règles pour s'en imposer de plus rigoureuses dans l'exercice de leur art et de leur sport.

Car il serait faux de penser que les pensionnaires de chez Fournaise pouvaient se laisser aller à la facilité et produire sans effort des œuvres spontanément belles, brossées sans peine en quelque temps.

Pour s'en convaincre, examinons le "déjeuner des canotiers".

La scène se situe sur le balcon sud-est du bâtiment. Le store déployé — il existe à l'identique aujourd'hui — masque en partie le pont, les berges et quelques embarcations sur la Seine en fond de tableau. Quarante personnes se répartissent autour de tables dispersées, certains debout, d'autres assis, donnant à l'ensemble une atmosphère de chaude convivialité baignée de lumière estivale. L'œuvre paraît instantanée, bouquet de chaleur et de spontanéité. On imagine l'artiste nonchalamment assis à son chevalet, saisissant la scène à la fin d'un repas bien arrosé.

La réalité est tout autre. Le chef-d'œuvre de spontanéité est le fruit d'un laborieux travail qui lui a pris une bonne partie de l'été 1880. La disposition des personnages a été construite en atelier. Leur pose a été plusieurs fois reprise, l'épaisseur des couches de peinture l'atteste. Certains personnages y figurent dans un but étranger à l'esthétique. Le banquier au chapeau haut-de-forme par exemple, était un créancier de Renoir. Chapeaux, regards, positions des membres, quasiment tous les sujets ont été revus plusieurs fois.

L'authenticité et la fraîcheur de l'œuvre sont en définitive les fruits d'un patient laboureur. Une vie d'étude de la lumière et un grand classicisme de composition picturale cachent, et c'est là le talent, des efforts considérables pour nous faire croire à la facilité de l'œuvre. Il y a bien deux aspects dans les canotiers de cette fin de siècle : une face, trop visible, de plaisirs faciles, une face méconnue d'opiniâtre rigueur professionnelle.

Pour ce qui est des innovations techniques.

L'aviron en 1875 connaît une sorte de révolution si rapide et définitive qu'on parvient difficilement à en connaître l'origine. Nous l'avons vu dans les précéentes "feuilles à l'envers", les techniques de «nage» ont évolué somme toute assez lentement. Les embarcations gagnent en finesse, l'écartement des avirons a diminué d'autant. L'invention des outriggers permet d'écartrer les dames de nage et, ainsi, d'offrir un bras de levier plus ample. Mais la position des jambes restait fixe. Le postérieur des nageurs restait vissé sur leur banc de nage, les

canotiers ne pouvaient guère utiliser la propulsion de leurs membres inférieurs. Le mouvement adopté, notamment par les "coccottes", était pour le moins sportif. Jambes allongées calées, la prise de nage se faisait tout en avant, buste plié, bras tendu. La ressource, en arrière, amenait les nageuses à s'allonger complètement sur le dos, quite à disparaître à l'horizontale. Cette séquence présentait l'avantage de l'amplitude. Les mouvements moins saccadés des avirons tireraient amplement les embarcations, mais à quel prix ! Imaginez dans quel état les régatiers pouvaient franchir leurs lignes d'arrivée. L'innovation viendra d'Outre-Manche ou d'Outre-Atlantique. Canadien ? Anglais ? Américain ? Il est difficile de situer l'inventeur du sliding seat.

(Si un des lecteurs de la "Feuille à l'Envers" possérait en l'occurrence une vérité incontestable, il serait le bienvenu, autour d'un verre de la cuvée spéciale de F. Casalis, pour nous en faire profiter).

Quoi qu'il en soit, la nouveauté se répand comme une trainée de poudre. Apparus, semble-t-il, pour la première fois en 1875, les sièges coulissants font fureur. En 1880, la quasi totalité des rameurs glissent sur les roulettes magiques de leurs sièges. La traction des bras se combine à la propulsion des jambes et au mouvement du buste. L'énergie déployée est considérable. Qu'en en juge : le champion de France de power lifting en 1994 parvenait à tirer 130 kg avec ses bras mais il poussait 550 kg avec ses jambes : le nouveau mouvement d'aviron est plus complet, plus coulé, plus naturel.

C'est donc en 1875 qu'éclôt l'aviron moderne. Les matériaux, les formes évolueront bien encore un peu, les sportifs essaieront d'autres formes d'entraînement, mais il faut se rendre à l'évidence, en 1880, sur le plan technique, pratiquement tout est dit...

Benoit TAICLET



Le Déjeuner des Canotiers de Renoir

BRUITS DE MOTEURS À SEQUANA ?

NOUVEAU projet, la restauration d'un bateau à moteur risque de perturber certains membres de SEQUANA et de leur faire tomber les avirons des mains. En effet le Musée de Conflans-Sainte-Honorine nous demande de prendre en charge la restauration d'un *runabout* des années 30.

Il s'agit d'un bateau en bois peint (mais l'acajou est sous la peinture) de 5 mètres, avec deux banettes à deux places et un moteur central. Les plaques nous apprennent que son constructeur est Horace DODGE, le constructeur d'automobiles, d'avions et de bateaux. Le nôtre a été fabriqué dans son usine de Newport-News (Virginie) et appartient au type des *watercabs* : il correspondait à une idée de Horace Dodge, « un homme, une voiture, un bateau », projet ruiné par la Grande Dépression des années 30. Renseignements pris, le bateau semble unique en Europe, et même aux États-Unis, deux ou trois exemplaires seulement sont exposés dans des musées maritimes, dont celui de Newport-News.

L'état général de la partie bois du bateau est assez bon, nécessitant de retirer la peinture pour arriver à l'acajou, de refaire une partie du tableau arrière et l'intérieur du bateau.

Par contre, côté mécanique, il ne reste plus rien. D'après les renseignements obtenus par Internet auprès de conservateurs de musées maritimes, revues, club de collectionneurs... d'Outre-Atlantique, la motorisation était assurée par un moteur de 4 cylindres en ligne de 90 CV, Lycoming ou Grey Marine.

Dans notre projet, notre rôle serait la réfection de la partie bois et le remontage d'une motorisation. Le Musée de Conflans-Sainte-Honorine en assurerait le financement et en resterait l'armateur tandis que l'association en aurait l'utilisation, le gardiennage et la maintenance.

Si vous avez un vieux moteur dans votre garage, grattez un peu pour voir si ce n'est pas un Lycoming... et là... appelez nous !

Fanchick GARNIER



Nous avons pu surfer sur le réseau des internet pour glaner des informations sur le Dodge et sa motorisation. Voici la traduction de la réponse intéressante d'un de nos contacts internautes américains.

Cher M. Ballerin

Au Chesapeake Bay Maritime Museum à St-Michaels, dans le Maryland (USA), nous avons en exposition un bateau Dodge similaire à celui que vous projetez de restaurer. Le notre est dénommé «301 Utility Runabout» construit par la firme «Horace E. Dodge and Plane Manufacturing» à Newport-News, en Virginie. L'usine Dodge de Newport-News a produit des bateaux de loisirs de 1930 à 1936 et aussi quelques années après.

Le canot automobile modèle 201 fut construit entre 1932 et 1934, peut-être même plus tôt. Je n'ai pas la liste des numéros de série construits chaque année par Dodge, aussi je ne peux dater votre bateau qu'entre 1930 et 1934. Les données dont je dispose pour le modèle 201 ne montrent pas de

trop grands changements au cours de la période 1932-1934. Il est décrit comme ayant une longueur de 16 pieds et 3 pouces et un banc de 5 pieds et 3 pouces. Il était fait pour 5 passagers. La coque était en acajou africain avec finition naturelle, c'est à dire vernie et non peinte. Le moteur était construit par Lycoming, classé 45 CV, et pouvait mener le bateau à une vitesse de 30 miles/heure (55 km/h).

À l'époque les moteurs Lycoming étaient utilisés dans la plupart des canots automobiles construits par Dodge. La Lycoming Manufacturing Company avait son usine à Williamsport, en Pennsylvanie. Lycoming produisait plusieurs séries commençant avec le préfixe UA avec les caractéristiques techniques suivantes :

*4 cylindres
course : 3-7/8 pouces*

*cylindrée : 119 pouces cubiques
vilebrequin : 1-7/8 pouce, à 3 pâliers.*

Ces modèles étaient motorisés à l'essence avec pompe à carburant, batterie de démarrage et inversion de marche pour hélice à rotation à droite.

Le canot Dodge de la collection de notre musée a un de ces moteurs (modèle UAB à 4 cylindres) que nous avons restauré fictivement, car, ayant une fissure dans le circuit de refroidissement il ne peut pas fonctionner.

Nous serions heureux de vous aider pour plus ample information ou questions particulières.

*Sincèrement votre,
Pete LESHER,
Curator of Chesapeake Bay
Maritime Museum*

ET CE SKIFF ?

C'EST la question que j'ai posée à François quand, pour la première fois, j'ai vu ce qui restait de ce bateau ; il m'explique alors que celui-ci a été accidentellement cassé en deux sur le ponton du club d'aviron de Port Marly. Le rapatriement du grand blessé chez Sequana lui a permis d'éviter la poubelle ou le barbecue.

François devait penser que quelqu'un, un jour, daignerait s'intéresser à cet engin. Il a eu raison car le jour même, je décidai de remettre en état cette « libellule blessée ». Le chantier commence en décembre 1997 en parallèle de celui du

« Nymphée ». Le bateau est tout d'abord décapé et mis en condition. L'avant et l'arrière sont ensuite réunis par une contre quille en lamellé-collé en pin de quatre mètres de long et par des serre-bauquères doubles. Puis vient le moment de la greffe de peau ; en effet il manque 1,15m de coque en contre plaqué de 2mm d'épaisseur. Après quelques collages délicats, le skiff retrouve un aspect



L'auteur remercie Karen pour son premier cours de skiff dans les eaux lémaniques du port de Rolle.

plus habituel. Tout le reste de la finition est en cours pour que la flottille des quatre skiffs de Sequana puisse parcourir le Bras de Marly au printemps prochain.

Marc RONET

Copyright

ALLEZ CIRCULEZ ... SUR LE BRAS DE MARLY

Grâce à la ténacité de certaines (et de certains) nos bateaux ont vogué à de nombreuses reprises, sur notre Rivière, ce qui est excellent pour leur santé et celle des équipages.

Depuis la nuit des temps la circulation sur la Seine à fait l'objet de règlements draconiens ayant généralement pour conséquence de rançonner l'intrépide navigateur. Nous nous contenterons d'aborder la réglementation propre à la circulation de nos jours, en particulier sur le Bras de Marly !

Sur terre la circulation routière ne nous pose pas trop de problèmes et nous savons tous identifier un stop ou un sens interdit. Il n'en va pas de même sur l'eau...

En préambule je voudrais répondre à tous ceux qui nous ont posé la question "Est ce que l'on peut canoter librement sur la Seine ?" La réponse est oui...mais !

Le règlement général de police de la navigation intérieure est conforme au code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). En ce qui concerne les bateaux de plaisance (sommes nous dans cette catégorie qui est généralement motorisé ?) La circulation est libre sur les rivières et les fleuves à courant libre, sur les lacs et les étangs, sur les canaux et les écluses, sauf...règlements particuliers ! et nous reviendrons à la case départ !

De Paris à Rouen, le Port Autonome déclare (Editions cartographiques maritimes) :

«La navigation des embarcations propulsées à l'aide de rames ou pagaies est autorisée en mer et de la mer à Rouen. De Rouen à Paris, leur présence est interdite en dehors des zones ci dessous (sui une liste des bassins d'entraînement à l'aviron et à la pagaie) sauf pour la navigation en transit qui reste autorisée en dehors de ces zones sous réserve de serrer les berges et de ne pas approcher du chenal navigable.»

On voit tout de suite que le rédacteur de ce règlement n'a guère maîtrisé l'aviron car il saurait qu'une simple pôle ramée en couple représente une envergure d'environ quatre mètres et que la sécurité impose à ces bateaux de suivre les consignes de circulation comme les autres. C'est particulièrement vrai dans le cas de circulation à sens inversé dite *gauche-gauche*. C'est le cas au droit de l'île des Impressionnistes.

Si vous me permettez un commentaire personnel. Cela va faire un bain (je n'ose y penser !) que je rame sur la Seine et malheureusement j'ai pu constater qu'à chaque accident (heureusement rares mais parfois mortels) le/les bateaux incriminés n'étaient jamais là où ils devaient naviguer au sens réglementaire du terme.

de la police fluviale et compte tenu que je tiens à ma peau et à celle de mes congénères je navigue et recommande de naviguer, toujours aux normes du code fluvial. A ce jour je me demande si je ne vais pas m'astreindre à lire la réglementation du pavillon bleu (*de navigation gauche-gauche*), un simple fanion peut suffire. Cela aurait pour effet, d'après moi, d'indiquer clairement au marinier que le rameur est conscient qu'il circule à gauche et qu'il attend de croiser les autres bateaux sur ce bord.

Cela éviterait bien des manœuvres précipitées et confuses au croisement des autres bateaux, sans parler de collision avec les autres bateaux propulsés à l'aviron. Pour avoir pi-

gateurs inconnus. La formule est la suivante (à vos machines !):
T (c'est vous) = 2,6 x P/L²
2,6 = constante (je récompense d'un caramel mou celui qui m'en donne la justification)
P = puissance du moteur en kilowatts
L² = longueur du bateau en mètres élevée au carré.

Si l'on considère qu'un canotier correctement nourri ayant pour carburant favori un ginglard de la bonne année est capable de développer une puissance d'environ 300 watts (c'est déjà un joli modèle) qu'il rame le Gibbon, canot français de 7,50 m. Veuillez préciser la valeur de T sachant que si elle est supérieure ou égale à 1 notre canotier devra être

La navigation sur les bateaux de l'association engage la responsabilité de l'association. Devant les tribunaux c'est le Président qui répond au civil et au pénal. (Les derniers accidents graves dans notre région ont été sanctionnés par des peines de prison assorties du sursis).

- De façon logique aucune démonstration ne peut avoir lieu sans l'autorisation du Président ou de la personne qu'il a déléguée pour surveiller la dite démonstration.

- Le ou les bateaux doivent être en état de naviguer et posséder le matériel de sécurité en rapport.

- Le ou les bateaux doivent naviguer en conformité avec les règles de circulation.

- Le Président ou son représentant ont toute autorité pour interdire la sortie d'un bateau ou interrompre la navigation de l'un des adhérents. Les décisions sont sans appel.

- Les personnes embarquées sur un bateau de l'association doivent être membres de l'association et être à jour de cotisation.

- Les bateaux personnels des membres de l'association évoluant dans le cadre d'une manifestation organisée par elle, ou à laquelle elle participe, entrent dans le présent règlement.

- Ce règlement s'applique aux embarcations privées utilisant les installations dont l'association a la responsabilité.

loté en son temps un Tjalk¹ sur les canaux et rivières de notre cher pays, je crois pouvoir affirmer que cela contribuerait à une navigation en sécurité. Tout cela concerne le bateau et la circulation mais quid du pilote ?

Celui-ci doit faire preuve d'un certain nombre d'aptitudes ! La première est de se situer dans la réglementation et là cela se complique singulièrement car l'administration, telle l'Hydre de Lemme, possède plusieurs têtes pensantes toutes prêtes à rendre "service" au citoyen aquatique.

L'une d'entre elle, et pas la moindre, propose de mesurer votre aptitude au moyen d'une équation du premier degré de laquelle il ressort que si vous ne possédez pas un moteur à bord vous n'existez pas et qu'ainsi vous faites partie des navi-

titulaire du certificat de capacité C. Je ramasse les copies dans dix minutes, on ne copie pas sur son voisin !

Plus sérieusement aucun certificat n'est exigé pour les bateaux non habitables dont la longueur de la coque est inférieure à 5 mètres. Tous nos bateaux à l'aviron ont plus de cinq mètres de longueur totale donc au terme de la loi nous devons être titulaire du certificat de capacité C !

Ca y est, vous avez réussi brillamment votre examen et vous êtes prêt à partir ?

Malheureux ! vous avez le certificat, mais la vignette ? Vous allez droit au péril, à la contrainte par corps, à la saisie de vos biens et ceux de vos enfants. Il faut acquitter la taxe de circulation. VNF (Voies Navigables de France) bon-

ne fille considère le canotier comme tel, à part entière. Plus la peine d'embarquer un moteur avec vous ! Préparez 204 F (valeur ajout 1999) soit 31,10 euros et votre bateau pourvu qu'il fasse plus de cinq mètres et qu'il soit à la seule force humaine aura le droit à tous les égards des services publics, passage des écluses etc... si vous ne voulez naviguer qu'un jour seulement une taxe journalière de 51 F soit 7,77 euros est prévue pour vous faire faire des économies.

Collez bien la vignette sur votre bateau, à l'avant sur tribord, vérifiez que vous avez le nombre de gilets équivalent au nombre de personnes à bord, une bosse d'amarrage, une écope, un grappin avec son câblot étalangé. Faites le plein de "ginglard" et vous pouvez enfin partir.

Nous n'avons pas abordé la réglementation concernant les embarcations et les conditions auxquelles elles doivent satisfaire pour naviguer. En effet nos bateaux sont des éléments du patrimoine et ils ne peuvent répondre à la réglementation générale sans subir d'altération. On imagine mal une Dedion-Bouton passer avec succès au service des Mines.

Nous avons saisi l'Administration dans ce sens pour obtenir un statut conforme à la sécurité d'une part et à l'intégrité des bateaux d'autre part, sans oublier la déote inhérente à l'âge des bateaux sans laquelle notre patrimoine associatif serait cloué au garage.

Nous avons trente bateaux à 204 F l'unité = 6 120 F/an = notre subvention annuelle peut être adressée directement à VNF !

En attendant faute de pouvoir naviguer nous nous contentons de "démonstrations". Ces démonstrations concernent exclusivement les adhérents de Sequana possesseurs du Certificat de capacité C. La Seine est fréquentée par la navigation de commerce et la possession de ce certificat est obligatoire.

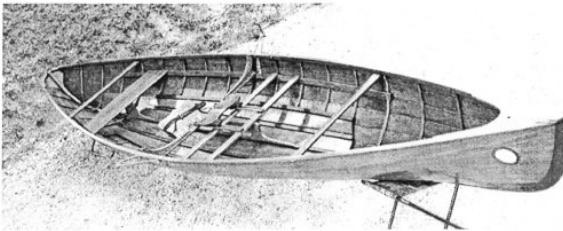
C'est bien naturel d'avoir son propre règlement alors qu'on ironise facilement sur celui qui nous impose l'administration ! Peu importe nous les respecterons car si la perspective de porter des oranges à notre président ne nous déplaît pas forcément celle de risquer les scellés sur la porte de notre garage à bateaux relèverait de l'inconscience.

Vous pardonnerez ce préambule un peu long mais indispensable à la compréhension de ce qui va suivre.

Alors maintenant allons circuler sur le Bras de Marly !

Le Râle d'Eau .

LULU



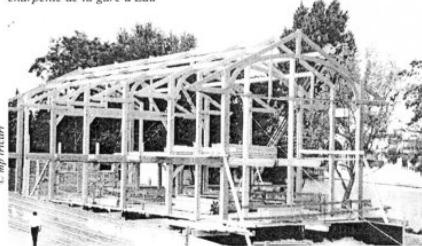
Lulu, après l'opération chirurgicale réparatrice et plusieurs couches de vernis.

Peut-être avez-vous croisé Lulu au hasard d'une promenade du côté de chez Fournais lors de la Fête des Impressionnistes ? Elle était couchée sur le flanc dans l'herbe et avait grise mine : la coque vaseuse et goudronnée, le macaron écaillé et les bordés parcourus de gerces (fissures dans le bois).



Lulu est née dans les années vingt, sur les bords de Marne, au Perreux, des mains d'Ernest Seyler, constructeur d'embarcations à l'aviron. Elle faisait partie d'une flottille de yoles louées à l'heure ou à la journée pour le canotage. Et puis après la Seconde Guerre Mondiale, le canotage n'était plus en vogue. Lulu a pris une retraite forcée dans un hangar qui un jour fut livré à la démolition. Alors le fils de Georges nous a offert Lulu et ses soeurs Jako et Cécile.

Lulu sera mise à l'eau le jour de la pose du "bouquet" au faîte de la charpente de la gare d'Eau



Il nous a fallu deux ans (de samedis et de dimanches) de travail pour remettre Lulu sur pieds : décapier, remplacer deux bordés, riveter et vernir. C'est un travail de longue haleine quand on n'est pas du métier. Le plus ardu a été de déposer et de remplacer deux bordés bâbord. Déposer un bordé est un travail délicat. Les bordés d'une coque se superposent comme les tuiles d'un toit et sont maintenus entre eux par des rivets. Il faut donc retirer les bordés fissurés sans arracher les sains. Toutes les mesures ont été prises avant de déposer. Les relevés sont indispensables pour le tracé et la découpe de nouveaux bordés. Quant aux rivets de cuivre, il faut une force de taureau pour les enfoncer, les sectionner et les mater. Guy d'Houilles et Karen ont mouillé plusieurs chemises.

Lulu est pourvue à sa proue de deux macarons, un tribord et un bâbord : un cercle blanc bordé d'une couronne

rouge. Ce ne sont pas des yeux qui éloignent le mauvais sort mais le signe distinctif du Constructeur Seyler qui louait ses yoles pour le canotage. Un préposé de l'Etat était chargé de repérer et de compter les yoles qui voguaient. Et grâce à la couleur des macarons, il taxait le propriétaire.

Et pourquoi Lulu ? Qui n'a pas dans sa famille un "Oncle Lucien" !

Les novices (que nous sommes) ont été conseillés et épaulés par Guy d'Houilles et Marc (pères du Monotype). Sans eux, Lulu ne retrouverait pas son élément naturel le 18 septembre, jour de sa mise à l'eau sur les flots de la Seine.

T'ite Annie



La phase délicate du vernissage

LE CANOTAGE TOMBÉ DU CIEL

Qui oserait prétendre que la dernière guerre ait été un facteur de développement du Canotage. Un joli sujet de théâtre pour un étudiant en mal d'inspiration et pourtant... !

Grâce aux talents du navigateur de notre architecte spécialiste des naufrages spectaculaires à bord de son canot baptisé non sans raison "Titanic", nous pouvons apporter la preuve que les méfaits de la guerre ont eu pour certains adolescents de l'époque des conséquences inattendues.

Il faut hélas se reporter aux moments difficiles des années précédant le débarquement allié sur les côtes normandes. Les anglo-saxons décidés à porter un coup à la production de matériaux de guerre et en particulier à l'industrie aéronautique installée en France, bombardèrent régulièrement et à différentes altitudes, suivant que l'on était américain ou anglais, les usines spécialisées dans cette industrie et qui se trouvaient, dans notre région, pour la plupart... en bord de Seine.

Pour accompagner les forteresses volantes chargées de bombes (reportez-vous au magnifique roman de Jules Roy la Vallée Heureuse) il fallait des chasseurs, généralement des «Mustang T51», ayant pour mission de les protéger de la chasse ennemie. Le voyage était long depuis les bases anglaises et il était indispensable d'embarquer du carburant en plus des réservoirs. Ce carburant était pla-

cé dans des nourrices en aluminium accrochées sous les ailes et larguées une fois utilisées. Mon ami Daniel Binet, grand chasseur devant l'Éternel, mais à son épouse sur Mirage, m'a précisé que ces réservoirs portaient le doux nom de «babies» et qu'il était indispensable de les larguer au plus vite, vides ou non, en cas d'attaque car ils gênaient considérablement les pilotes dans les manœuvres de combat. Ces «babies» étaient également utilisées par les «Tempest».

Et c'est à ce moment que les apprentis canotiers interviennent. Ils ont entre 14 et 16 ans, plein d'imagina-

tion et ils sont

Suiza etc....
La ruse consistait à aller "prélever" l'objet convoité sans se faire prendre par la sentinelle chargée de garder le dépôt. Au début la collecte se faisait à l'unité et à vélo, plus tard c'est avec une voiture et une remorque que les navigateurs allaient faire leurs provisions.

Une fois le réservoir amené en lieu sûr, commençaient les travaux de chaufferie navale extrêmement complexes. Pour cela il était indispensable de se procurer un outillage simple mais robuste : un marteau et un burin. Autre condition : s'isoler, car les opérations qui vont suivre ont l'inconvénient d'être pour le moins bruyantes.

L'allure oblongue du réservoir guide l'inspiration du "charpentier naval". Premier acte faire une ouverture suffisante pour pouvoir se glisser à l'intérieur du réservoir et s'y tenir assis afin d'avoir

une bonne position pour manier la pagaie double nécessaire à la propulsion. Cette pagaie sera, soit prélevée dans le matériel familial, soit confectionnée avec du bois de caisse facile à trouver même en période de restrictions. Heureusement l'aluminium est un matériau tendre et le travail avance rapidement, stimulant d'autant plus le futur navigateur. Cette opération n'est pas sans risques. En effet les bords maladroitement découverts sont particulièrement tranchants et la maladresse immédiatement sanctionnée par une ou

plusieurs coupures. Il faudra prendre son temps et marteler les bords pour leur faire perdre leur tran-

chant et ceci à la grande satisfaction des oreilles du voisinage !

Une fois l'ouverture faite et pour pouvoir entrer dans son "navire" il fallait éliminer les cloisons intérieures, toujours à l'aide du burin et du marteau, sans endommager la coque.

Puis venait le moment magique où l'homme de l'art à l'aide du seul marteau, mais de préférence avec un maillet (à défaut les maillets de croquet pouvaient convenir et ils avaient là généralement leurs dernières heures), façonnait les œuvres vives du navire. En clair il tapait sur le fond pour l'aplatir afin de donner de la stabilité apparente au bateau. Tout un art ! trop plat, cela n'avancait plus, pas assez il était impossible de monter dans l'engin sans se mettre à l'eau ! Tout était dans la mesure et le coup d'œil !

Gilles me précisait que certains de ses "collègues" affinaient l'avant, déjà à la recherche de l'hydrodynamisme des entrées d'eau. Il n'en fallait pas plus pour affronter les éléments.

Bravo à Gilles d'avoir eu cette merveilleuse idée d'en garder un exemplaire dans sa cave et de venir nous le montrer lors de la dernière Fête des Impressionnistes. Ces engins rudimentaires ont permis aux enfants dits de la guerre de prendre une revanche sur les événements. Privés de liberté, confrontés aux effets destructeurs de la guerre menée ou subie par leurs aînés, ils surent avec leur enthousiasme et l'irréductible optimisme de la jeunesse reconquérir un espace de liberté... sur l'eau.

Interviews de Gilles Outin et de Daniel Binet. Texte F. Casalis



14 Démonstration de canotage (aéro)naval à la Fête des Impressionnistes par M. Guignard

PS : L'usage des réservoirs comme périssosse a duré au moins jusqu'aux années 50. Il me souvient d'avoir été sévèrement sanctionné pour en avoir fait usage sans surveillance du côté de Gaillon en 1953 !

BONNARD PEINT LA SEINE

« Il y a peu de gens qui savent voir, bien voir, voir pleinement. »
P. Bonnard.

PIERRE BONNARD naît en 1867 à Fontenay-aux-Roses. Après des études littéraires, il commence le droit, qui lui déplaît profondément. Il décide d'être peintre, s'installe chez sa grand-mère aux Batignolles, même quartier que Vuillard qui sera son ami. Comme l'École des Beaux-Arts et son enseignement officiel et pompier le dépriment, il s'inscrit à l'Académie Julian, enseignement médiocre, mais beaucoup de liberté. C'est là qu'il se lie avec plusieurs jeunes peintres comme Ranson, Denis, Vuillard, K.X. Roussel, Maillol et Vallotton.

Bonnard en 1891 ne se connaît aucun maître : « Je ne suis d'aucune école, je cherche uniquement à faire quelque chose de personnel et je désapprends en ce moment ce que j'avais eu beaucoup de peine à apprendre aux



Beaux-Arts, pendant quatre ans ». En 1894, il compose l'affiche de la Revue Blanche, représentant une jeune femme ; c'est peut-être Marthe qu'il vient de rencontrer et qu'il épousera en 1925 : elle sera la compagne de sa vie. A vingt et un ans, il fait partie de la nouvelle peinture française, sous l'influence de Paul Gauguin. Le groupe s'appellera les « Nabis » (prophète en hébreu).

En 1912, il achète à bord de la



La villa des Bonnard "Ma Roulotte" à Vernonnet (Collection particulière).

Seine, la villa « Ma Roulotte » à Vernonnet (à côté de Vernon) où il peint des grands paysages des années 1912-1920. Monet âgé venait rendre visite à Bonnard, son voisin, tous deux passionnés par les jardins. Le jardin de Giverny est très élaboré par les soins du jardinier, tandis que le jardin de « Ma Roulotte » descendait en



Pierre et Marthe Bonnard à Vernon en 1920

pente douce à la Seine et était envahi par la végétation libre et luxuriante. Des rails permettaient de mettre un canot à l'eau. Thadée Natanson, ami de Bonnard, donne une description de la maison et du jardin dans son livre « Le Bonnard que je propose », Genève, Édition Cailler 1951. « De guinguois, sur tous ses pieds, la maison avait cependant un très avantageux équilibre et vivait au milieu du jardin où Bonnard aimait bien ratisser, encore mieux bêcher, arroser et tout faire, selon la saison, sauf peser sur l'élan des plantes et contraindre des fleurs ».

De cette maison, Pierre Bonnard a peint une série de tableaux des bords de Seine.

A Vernonnet, nous voyons souvent Marthe sur les grandes compositions.

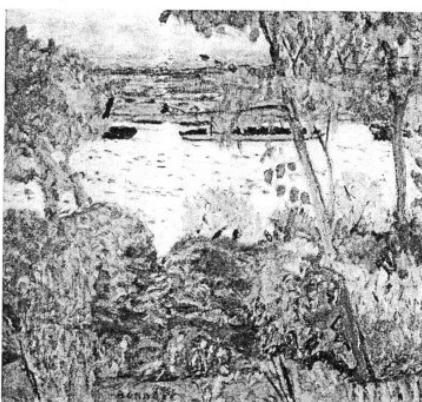
« La terrasse » 1918 (The Phillips Collection Washington). L'équilibre de la terrasse avec sa table, les bacs de formes géométriques, la végétation luxuriante du jardin en contrebas.

« La salle à manger à la campagne » 1913 (The Minneapolis Institute of Arts).

Marthe est appuyée à la fenêtre du jardin, le corsage rouge et la chaleur de l'été contrastent avec la fraîcheur de la salle à manger à l'abri du soleil.

« La petite fenêtre » 1921 (Collection particulière).

« La terrasse à Vernon » 1928 (Kunststammlung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf).



Le remorqueur à Vernonnet (collection particulière)

Une jeune femme, peut-être Marthe, donne à manger à un oiseau posé sur la balustrade, une autre couverte d'un chapeau de soleil remonte du jardin, la Seine scintille cachée derrière. Les arbres de toutes les teintes de vert, dans l'ile on aperçoit des troupeaux, quelle sensation de bien-être ! Sous ces arbres à l'abri du soleil...

« Paysage de Normandie » 1926 (Museum of Art Northampton).

« La Seine à Vernon » - 1926

« Le paysage au remorqueur » (Centre Pompidou).

La verdure printanière des bords de Seine et puis tout petit en haut, un remorqueur nous rappelle la rivière. O génial, la composition !

« Ma roulotte » (Fitzwilliam Museum Cambridge).

« La terrasse à Vernon » - 1930 - Collection particulière.

« La salle à manger » - 1925 - Copenhague.

Deux jeunes femmes, une se penche vers un chien que l'on devine ; simplicité dans l'évocation de la vie quotidienne. Même thème que la salle à manger de 1913. L'été rentre par la porte et la fenêtre ouvertes.

« Marthe au corsage rouge » 1928 (Paris).

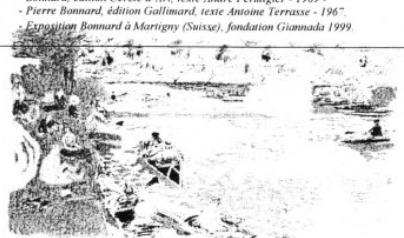
Guinguette au bord de la Seine après le déjeuner ! A l'ombre des arbres... Le corsage rouge de Marthe éclaboussé de lumière.

À travers ces fenêtres, ces jardins, ces personnages, c'est la chaleur de l'été, l'odeur des fleurs et des fruits, le plaisir de la couleur, la lumière que Bonnard n'a cessé de dépeindre. C'est le peintre du bonheur ! Très bon remède pour faire fuir les idées noires !

Isabelle Outin.

Bibliographie

- « Bonnard » dans la collection Découvertes Gallimard, juin 1999.
- Catalogue Bonnard - Centre Georges Pompidou - 1984.
- Bonnard, édition Cercle d'Art, texte André Fermigier - 1969 -
- Pierre Bonnard, édition Gallimard, texte Antoine Terrasse - 1996 -
- Exposition Bonnard à Martigny (Suisse), fondation Giannada 1999.



Pierre Bonnard : "canotage à Chatou" (lithographie)

LA BOUTIQUE SEQUANA

Sequana a besoin de votre soutien, sa boutique en est le moyen.

Les ventes de la boutique SEQUANA constituent une part importante des fonds nécessaires au fonctionnement de l'atelier : acquisition des épaves à sauver ou bateaux à restaurer, matériaux et outillages nécessaires à leur restauration ou reconstruction... L'association veille à ce que les produits mis en vente soient originaux et de haute qualité. Fin 1999 avec l'ouverture d'une vraie boutique à l'intérieur de la Gare d'Eau, la gamme des produits va s'étendre et se diversifier.

LA FEUILLE À L'ENVERS

Bulletin de l'Association SEQUANA, la Vie de la Rivière en Ile-de-France
 Éditeur : Association SEQUANA, La Gare d'Eau, île des Impressionnistes, 78400 CHATOU, France
 Directeur de la publication : François Casalis
 Rédacteur en chef : Edmond Ballerin (06 87 55 05 62)
 Rédacteurs : Fanchick Gamier, Guy Lécuyer, Annie Lesgards, Isabelle Outin, Patrick Poulailler, Marc Ronet, Karen Sontag, Benoît Taïclet
Mise en page : Edmond Ballerin
Correction : Violette Ezkenazi
Photographies : Marie-Pierre Tricart, Annie Lesgards, Guy Lécuyer, Malcolm Boyd
Iconographie : Musée Fournaise, Sequana,
Diffusion : adhérents Sequana, boutique Sequana, Musée Fournaise.

La montre ROASTBEEF	Mouvement suisse 11 1/2 ISA 1198, boîtier acier, fond vissé, waterproof 3 atm., bracelet cuir, garantie 2 ans	Prix : 290 F Adhérents : 250 F
T-shirt ROASTBEEF ou T-shirt MONOTYPE de CHATOU	Conception «Fruit of the Loom», qualité 180g, coton 100 %, fabrication irlandaise, sérigraphie française, motifs devant et derrière. Tailles : XXL - XL - L - M - S en marine ou blanc	Prix : 100 F
Affiches	Roastbeef, par E. Ballerin Lancement du Monotype, par I. Outin La maison Fournaise et les Monotypes	Prix : 20 F
Feuilles à l'Envers	Les derniers numéros	L'exemplaire : 20 F
Compilation des 15 derniers numéros de : LA FEUILLE À L'ENVERS	Les bulletins de l'association reliés en un même ouvrage. Un document recherché par les spécialistes pour la qualité des informations.	Prix : 150 F
LES BORDS DE MARNE	Michel RIOUSSET nous fait partager son amour pour la Rivière Marne. Ouvrage très illustré.	Prix : 150 F
LA SEINE AU TEMPS DES CANOTIERS	par Benoît Noël et Jean Hournon. Une importante iconographie tirée des revues de l'époque.	Prix : 200 F
LES ENVIRONS DE LA MARNE ET LEURS PEINTRES	Michel Riousset nous y fait découvrir les peintres canotiers et les autres. Reproductions couleurs.	Prix : 350 F
Les CARTES POSTALES d'Isabelle OUTIN	Une collection de dessins et d'aquarelles pleins de charme et de délicatesse sur le canotage à Chatou. Cartes couleurs - Enveloppes fournies.	10 x 15 : 15 F 15 X 21 : 25 F
Le vrai SIFFLET DU TITANIC	Avec certificat d'authenticité, bel objet laiton, importé d'Angleterre où le fournisseur de la Star Line a eu la bonne idée de retrouver le moule des sifflets des gilets de sauvetage du tristement célèbre navire. Indispensable pour vos naufrages !	Prix : 90 F
PORTE CLÉS MONOTYPE	Le plus original et le plus économique du marché. Vous appréciez sa forme et son odeur : un mélange subtil de résineux red cedar et de goudron de bitard.	Promo : 10 F
CD CHANSONS DU CANOTAGE 1840-1940	Disque rare ! Jean PIÉRO et ses amis ont fait un travail remarquable de recherche des mélodies du canotage. A avoir absolument dans sa discothèque.	Le CD : 160 F Adhérents: 120 F
Cahier maquette MONOTYPE	Monotype. Notice et historique Maquette bristol à découper et coller.	Prix : 30 F
Maquette 1/20e du MONOTYPE	Maquette au 1/20 sur socle, facture artisanale, par un des constructeurs de Nymphée, tout y est : gréement bambou, voile, palans...	Prix : 250 F

Adhérez à Sequana

NOM : Prénom :
 Adresse : CP : Ville :
 Tél : Fax : Mobile : E-mail :

Adhésion à l'association SEQUANA

Renouvellement de cotisation

Ci-Joint chèque de :

100 f
membre actif

250 f
associations

500 f
bienfaiteurs

Bulletin d'adhésion à retourner à : Association SEQUANA, La Gare d'Eau, île des Impressionnistes, 78400 CHATOU