

LA FEUILLE À L'ENVERS

«...notre yole, qui s'appelait Feuille-à-l'Envers, nous fit flotter chaque semaine sur la Seine, entre Asnières et Maisons-Laffitte...»
(Mouche, 1890, Guy de Maupassant)



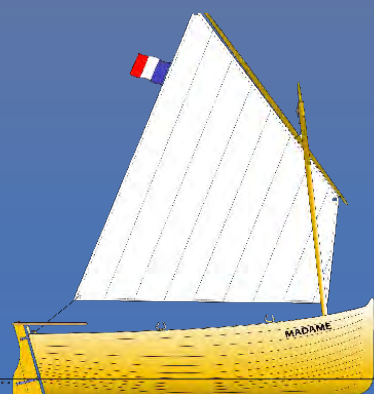
Sequana



Chahut



Gaston



Madame



Zabeth



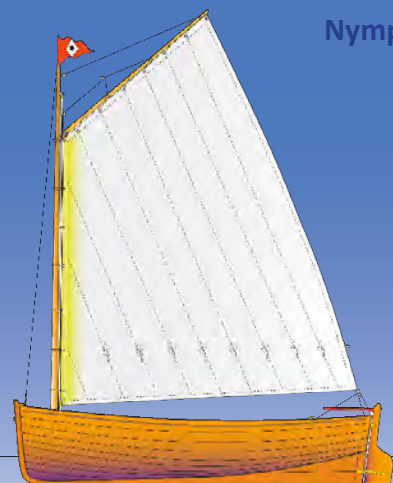
Nymphée



Nogent-Joinville



Loulou



Ville de Chatou



Quod Amo



Roastbeef

SOMMAIRE

Éditorial	3
Interview.....	4-5
Donations de trois bateaux.....	5
AG...à la mode.....	5
L'année Renoir.....	6
Histoire d'une passion.....	7
Le mécénat de compétences.....	7
Les locaux de Carrières.....	8
Cycle de sensibilisation.....	9
Bateau ciment.....	9
La collection Sequana.....	10
La Seine, berceau de Paris.....	11
Le Botin labellisé.....	11
Sequana torpillé.....	12
Le langage des pavillons.....	13
Les Vieux Safrans d'Annecy.....	14-15
Sécurité.....	16
Ellen s'appelle Chloé.....	16-17
Sortie Porte-de-Seine	18
Journées du Patrimoine.....	19
Animation de l'embarcadère.....	20
Chantier du DGS.....	21
Chantier yoles et canoës.....	24-25
Georges Schindler.....	26
Alain de Goncourt.....	26
Bateau atelier de Vernon.....	27
Cursus Voile et Patrimoine.....	27
Le Carré des canotiers.....	28-29
Margot.....	30

Éditeur

Association Sequana
la Vie de la Rivière en Île-de-France
La Gare d'eau, 2 quai Philippe Watier
Île des Impressionnistes,
78400 CHATOU

Courriel

associationsequana@gmail.com

Web : <https://sequana.org>

Tél. : + 33 7 62 44 54 12

Directeur de la publication

Laurence Malcorpi

Rédacteur en chef

Marie-Christine Davy

Maquette et fabrication

Edmond Ballerin

Comité de rédaction :

Edmond Ballerin
Bertrand Chazarenc
Marie-Christine Davy
Marc André Dubout
Brigitte Gollety
Laurence Malcorpi
Pierrick Roynard

Rédaction

Anne-marie Ballerin
Edmond Ballerin
Bernard Bouchet
Bertrand Chazarenc
Philippe Cloarec
Bernard Condamin
Martie-Christine Davy
Jean-Claude Delvat
Marc-André Dubout
Jean-Pierre Fresson
Jacques Gassiot-Talabot
Jérôme Henry
Laurence Malcorpi
Annie Révollet
Bernard Romain
Marie-Dominique Romain
Pierrick Roynard
Michel Rioussat
Kareen Sontag

Crédit photos :

A.A.M.F.
Le Carré des Canotiers
Art & Chiffons
Edmond Ballerin
Bertrand Chazarenc
Cursus Voile et Patrimoine
Marc André Dubout
Guy Lecuyer
Annie Lesgars,
Laurence Malcorpi
Marc Muller
Pierrick Roynard
Marie-Pierre Tricard

Illustrations / retouche

Edmond Ballerin
Bertrand Chazarenc

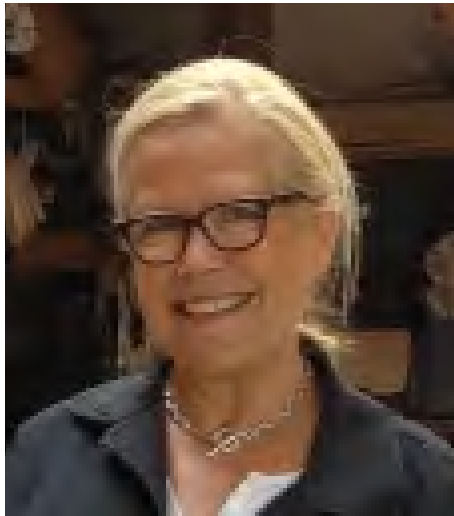
Diffusion internet

Reprographie William Copy

Copyright 2020

© La Feuille à l'Envers

ÉDITORIAL



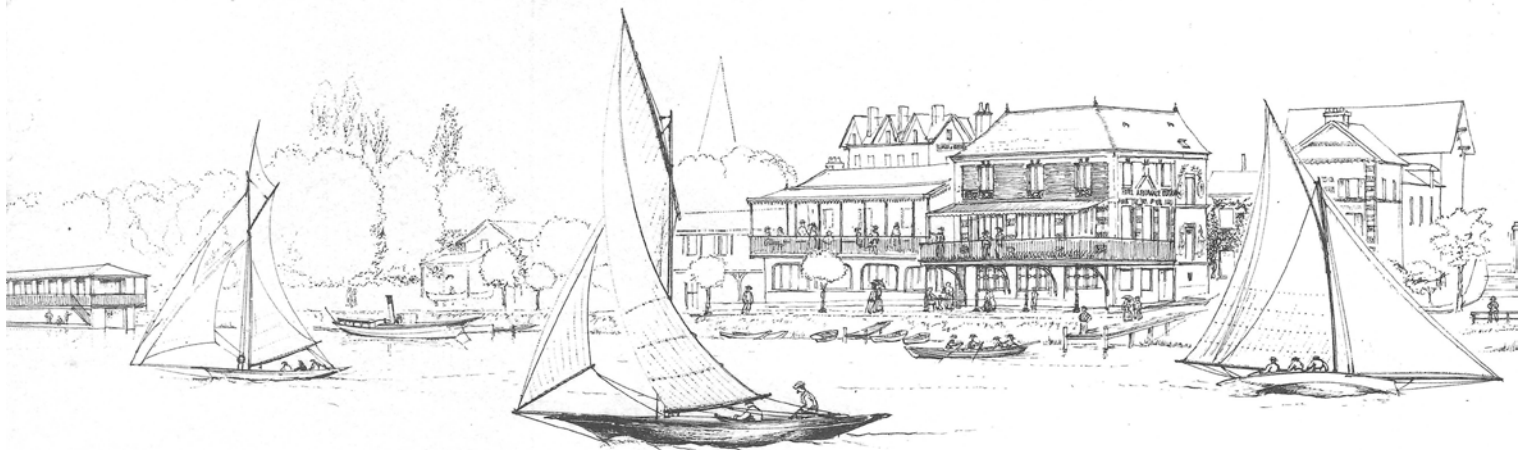
Depuis Chatou, je salue tous les membres et les amis de Sequana. Je pense à toutes les familles qui ont souffert, perdu des proches ou vécu des moments extrêmement éprouvants en cette année si difficile et en particulier à la famille d'Alain de Goncourt à laquelle nous renouvelons nos sincères et amicales pensées.

Depuis quelques mois, les scies, rabots, grattoirs s'étaient en effet tus, la cloche ne sonnait plus à 12 heures pile chez Sequana.

Les bénévoles étaient repliés chez eux dans ce nouveau monde, silencieux et virtuel ; ils ont occupé leurs dix doigts à surfer sur le Vendée Globe Challenge, fascinés par les exploits de ces héros de la mer, à alimenter le WhatsApp de Sequana (détente assurée), ou à se connecter sur Zoom espérant un visage ami non masqué pour partager les maigres derniers potins.

Cette Feuille à l'Envers n° 45, certes digitale, nous ramène dans notre monde réel. J'ai proposé de la dédier à la Collection, notre précieux trésor constitué depuis 30 ans. Il m'est apparu que nous manquions d'un fonds documentaire chez Sequana. En effet, il est dommage que cette longue histoire, cette expérience accumulée, ces aventures ne soient pas répertoriées, partagées, valorisées et maintenues dans les tiroirs, les placards, vos mémoires et vos cœurs !! Alors, profitant de cette longue accalmie, un petit groupe a débuté ce travail de longue haleine ; nous le suivrons avec intérêt.

Depuis quelques jours les chantiers ont repris à vitesse raisonnable. Encore quelques semaines de patience et nous nous retrouverons pour hisser les voiles avec beaucoup de joie et initier de nouveaux projets dans l'ambiance unique de notre communauté d'amis. ■



INTERVIEW DE MICHÈLE GRELLIER,

première adjointe au Maire de Chatou

Laurence Malcorpi

Michèle Grellier, merci de recevoir Sequana et les lecteurs de La Feuille à l'Envers, et de vous prêter au jeu des questions préparées à votre intention.

En plus de votre responsabilité de Première Adjointe, vous avez la charge de la Culture, du Tourisme, de l'Événementiel municipal, du Développement économique et commercial.

Et vous assurez également des mandats au niveau de l'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine, du Sivom et de l'Office de Tourisme de Saint-Germain... et peut-être d'autres.

Pouvez-vous nous parler de ces différentes missions et du rôle que Chatou y joue ?

Michèle Grellier

Merci de me recevoir et je suis touchée de la place que vous m'accordez dans votre revue annuelle.

Le mandat que j'assume auprès du Maire regroupe en effet plusieurs sujets dont certains vous concernent directement ; tout d'abord la Culture avec ses principaux pôles d'enseignement, de diffusion et d'animation touristique : le Conservatoire, la Médiathèque, le Centre d'Études et d'Histoire de l'Art, le cinéma Louis Jouvet et le musée Fournaise. Ce que nous nommons Événementiel municipal recouvre les grands événements annuels de Chatou : la Foire à la Brocante, Elektric Park Festival, une autre image de Chatou, la Fête de la Ville, rencontre de la jeunesse et de toutes les associations culturelles, sportives, humanitaires, les Journées du Patrimoine qui mettent en avant notamment l'Histoire de la Ville. Dernière nouvelle : le Cirque du Soleil devrait s'installer sur le mail quatre mois par an pendant 3 ans, principalement autour des fêtes.

Je préside aussi le SIVOM, regroupant Chatou, Bougival, Louveciennes et Le Port Marly ; cette entité joue un rôle de portage financier de projets intercommunaux, d'infrastructures touristiques impressionnistes, projets financés principalement par la région et le département. À titre d'exemple, le SIVOM a financé l'année dernière la Passerelle à Port Marly, et cette année le chemin de halage, 3,5 km de chemin piétonnier, vélo, arboré, que je vous invite à découvrir.. et auparavant les escales fluviales à Carrières, Croissy et Chatou.

Cette année, nouveau grand projet du Sivom entre Chatou, Bougival et Louveciennes qui englobe trois dimensions : une piste cyclable sur un chemin impressionniste qui va rejoindre Port-Marly, un petit port pour Sequana (étude en cours) et toujours pour Sequana un hangar à bateaux (deux lieux sont à l'étude actuellement sur l'Île de Chatou).

Je viens d'être élue vice-présidente de l'Office de Tourisme de Saint-Germain-en-Laye, structure d'animation touristique regroupant les dix-neuf communes de l'agglomération avec une entité principale à Saint-Germain et deux sous-entités (Marly-Le-Roi et Chatou) ; parmi les projets qui me tiennent à cœur, la reprise de croisières à thème tout au long de l'année afin de proposer de belles balades ; nous devons faire des offres de ce type pour attirer le public auquel nous voulons présenter notre patrimoine catovien. Pour cela il nous faudra investir dans un bateau de croisière. Je précise aux actifs de Sequana que c'est Elisa Barbier qui a été nommée directrice de l'Office de Tourisme ; elle va développer une stratégie touristique sur ce territoire très varié (croisières, musées, promenades) qu'elle connaît bien et qui mérite d'être dynamisée.

L.M.

Maintenant un petit clin d'œil historique : Chatou a une histoire très ancienne et très riche ; nous avons vu que les personnages emblématiques de la Ville illustrent la nouvelle collection de timbres parue en décembre ; ce sont des personnages qui ont presque tous assuré des responsabilités à la tête de la Ville tout en honorant des mandats politiques de premier plan auprès de rois ou de présidents entre le 14^e et le 20^e siècle.

Au 19^e siècle, Chatou a connu un nouvel essor grâce au chemin de fer, on le sait ; avez-vous déjà imaginé ce qu'a vécu l'adjoint ou adjointe à la culture de cette époque ?

M.G.

Amusante question, qui nous laisse imaginer l'immense événement et le choc culturel qu'ont vécus les catoviens et l'équipe municipale en place ; je suppose qu'il en existe des traces aux archives de la ville au fil des procès-verbaux des conseils municipaux de l'époque.

Tout changement, toute grande évolution de la société ou des techniques constitue une aubaine et cela a dû l'être pour la ville, et bien sûr pour les constructeurs, les guinguettes, les commerces : le début du tourisme à Chatou !

L.M.

La Culture : aujourd'hui elle vit un coup d'arrêt tragique du fait de la crise sanitaire ; cela fait réfléchir à ce que porte réellement ce vecteur de la société que nous formons ; qu'observez-vous aujourd'hui à Chatou des conséquences de cette longue parenthèse au plan de la création, des acteurs de la culture, des budgets etc... ?



M.G.

La population reste en demande de spectacles, nous avons une tradition de sorties, de théâtre, cinéma, restaurant ... dans la rue on me demande beaucoup quand est-ce que cela reprend ? le monde du spectacle est très touché, voire en risque comme par exemple le cinéma avec la technique du streaming. Soyons optimistes et espérons que nous puissions bien vite reprendre notre programmation.

L.M.

Nous ressentons une grande volonté de votre part, de dynamiser le Hameau Fournaise, son histoire, la vie en bord de Seine : quels sont les ressorts de cette politique renforcée et volontariste ? créer ou consolider une image ? laquelle ? développer le tourisme ? pourquoi ? proposer aux catoviens des animations, des promenades, des expériences culturelles ... ?

M.G.

Le Hameau est encore insuffisamment connu du public et pourtant porteur de toute l'histoire de ce lieu animé par la famille Fournaise ; il est réputé pour les séjours et les œuvres de Renoir peintes à Chatou (le parcours-spectacle «Renoir impressionniste, l'expérience immersive» du musée Fournaise en témoigne), pour les années de Derain et de Vlaminck passées à la Maison Levanneur, pour tous les artistes et personnages importants ayant fréquenté ces lieux, Maupassant, Maincent, Réalier-Dumas et bien d'autres.

Nous voulons en effet créer, avec les acteurs naturels du Hameau, les associations, une dynamique d'accueil et d'animations variées, tant culturelles que de détente. Nous nous mobilisons dans cette perspective.

CÉRÉMONIE DE REMISE DE TROIS BATEAUX À LA VILLE DE CHATOU

Les travaux de la Maison Fournaise sont en cours ; je suis de près avec le repreneur et ses architectes la progression des réaménagements intérieurs.

Par ailleurs, je suis en mesure de vous annoncer que la Ville va créer un Festival Lumières Impressionnistes, en partenariat avec les acteurs naturels du Hameau, qui devrait devenir le rendez-vous annuel de septembre de tous les amoureux de cette période et de ce site emblématique de Chatou. Nous y travaillerons ensemble.

L.M.

Concernant Sequana, vous-même, Éric Dumoulin et le conseil municipal êtes de fervents supporters de notre association ; nous en sommes très fiers ; vous nous avez aidé à nous relever d'une très mauvaise période et le partenariat que nous avons construit ensemble augure de belles années riches et joyeuses. Pouvez-vous nous éclairer sur les différents projets en réflexion, tant au plan des infrastructures que des grands événements sur lesquels vous travaillez actuellement et pour lesquels vous comptez sur tous les séquanais ?

M.G.

Nous comptons sur Sequana pour élaborer avec nous et assurer tous les projets relevant de notre politique culturelle dans l'île et Sequana peut compter sur la Ville pour soutenir ses efforts.

Cette année, il nous faut assurer l'afflux de public et le retentissement médiatique que devrait nous apporter le départ de la dernière étape du Tour de France le 18 juillet prochain ; le maire compte sur les séquanais pour valoriser notre patrimoine fluvial à cette occasion !

Il nous faut préparer ce premier Festival Lumières Impressionnistes, travailler sur le petit port et le hangar à bateaux complémentaire.

Et à moyen long terme un grand projet ? pourquoi ne pas restaurer ou reconstruire à l'identique un grand bateau de croisière de l'époque, entre 30 et 40 personnes ; si vous trouvez une bonne réponse, soumettez un projet à la Ville et au Sivom ! Beaucoup d'acteurs locaux sont intéressés de ce qui se passe dans ce pôle impressionniste de référence. Reparlons-en.. ■

le 17 décembre 2020



Éric Dumoulin et Michèle Grellier reçoivent le livre «Le Bois et l'Eau» des mains de Laurence Malcorpi

Vendredi 16 octobre 2020, avant la tombée de la nuit... au Hameau Fournaise... une cérémonie en petit comité pour un moment historique : Sequana offrait à la Ville de Chatou trois bateaux précieux de sa collection, une manière amicale de sceller l'accord de partenariat signé entre la ville de Chatou et l'association en juin 2019.

M. Éric Dumoulin, le maire, Mme Michèle Grellier, première adjointe, et M. Pierre Arrivetz, adjoint au Patrimoine, ont adopté avec joie ces trois nouveaux enfants de Chatou, et les Séquanais ont promis de continuer de veiller sur eux et leur prodiguer soins et attention. Mme Marie Lebec, députée, M. Alain Gournac, ancien sénateur, étaient, avec plusieurs représentants de la Ville, les administrateurs de Sequana et quelques bons amis, les témoins de

l'événement. Kareen Sontag et Bertrand Chazarenc ont raconté les origines et parcours du canot français Dossunet *Triplette*, du monotype de Chatou *Quod Amo* et de l'océan Sénégal *Ville de Chatou*, tous trois fleuris aux couleurs de Chatou.

Un livre de prestige l'Eau et le Bois a été offert au maire : il renferme une série de prises de vues noir et blanc destinées à illustrer la passion et la cordialité chez Sequana, réalisée par Patrick Searle, l'un de nos membres. L'ouvrage est réalisé en papier fine Art 100 % coton, impression encres pigmentaires, la reliure est cousue ; la couverture du livre, en acajou et représentant le pavillon de l'association, et le coffret en bois de présentation ont été réalisés par Edmond Ballerin et Guy Lecuyer. ■



Le canot Ville de Chatou, lors de sa mise à l'eau.



AG ... MAIS À LA MODE

Tout le monde se demandait comment cette assemblée générale allait se dérouler. Ce fut en effet une grande première. Nous n'allions pas nous retrouver aux Rives de la Courtille, accueillis par Edward et Aurélie que nous avions l'habitude d'envahir pour tenir la grand-messe annuelle puis festoyer autour d'une bonne table. Les circonstances nous ont obligés à plonger tous ensemble dans le siècle du tout digital. Nous avons observé que l'expérience n'a pas déçu ; la réunion a duré près de 4 heures et vous avez tous bien résisté ; il faut dire que les sujets étaient variés, intéressants, agréablement commentés ; nous n'avons pas échappé à de courtes coupures de réseau, à quelques effets Larsen et aux bruits familiers des uns et des autres, ce qui créait l'ambiance.

Certains écoutaient studieusement, assis à leur bureau, casque de téléphoniste sur la tête, d'autres confortablement dans leur canapé au coin du feu et quelques-uns, soi-disant « pas fortiches en informatique » s'étaient réunis à 3 ou 4, chez le « mieux connecté », autour d'un thé ... ou d'un verre, passé 18h30. Cette solution inédite a permis la présence de certains adhérents de Sequana, qui n'auraient pu être présents à une AG classique ; notre amie Monique Rannaud était là du début à la fin, au premier rang !

La formule avait nécessité une préparation particulière, notamment la rédaction d'un document d'information diffusé à tous, essentiel pour un vote par correspondance éclairé, qui s'est révélé utile pour se repérer

ainsi dans le déroulement de l'ordre du jour.

Sur le fond, la rétrospective des chantiers et événements 2019 ont, une fois de plus, démontré la dynamique de l'association ; 2020 est beaucoup plus chaotique, mais les défis sont toujours là : terminer le Despujols Grand Sport et Margot, préparer les événements de l'été 2021 à Chatou, et aussi consolider notre partenariat avec la Ville. Nos finances sont malmenées cette année et il faudra très vite réactiver les sources habituelles permettant d'équilibrer notre prochain budget.

Bravo à tous les participants et merci de votre patience et de votre amicale présence. ■

Laurence MALCORPI

L'ANNÉE RENOIR À CHATOU

Chatou a participé activement en 2019 à la commémoration du centenaire de la mort de Renoir.

De très nombreuses conférences ont été proposées sur la vie qui animait l'île de Chatou autour de Monsieur Fournaise, son activité de loueur et constructeur de bateaux, et toutes les personnalités de l'époque qui se rendaient dans son restaurant, dans la période 1860-1900. Parmi les habitués de ce lieu, il y avait bien sûr Renoir et aussi des écrivains comme Maupassant, des financiers, des politiciens, des journalistes, et surtout des peintres : Degas, Caillebotte, Sisley, Monet, Gervex, Berthe Morisot, Pissarro, Whistler, Maincent ... Ces joyeuses rencontres ont donné lieu à des œuvres picturales dont une trentaine de toiles de Renoir. Certaines peuvent être admirées, reproduites sur le lieu de leur réalisation, le long de la Seine à Chatou.

Parmi celles-ci, les plus emblématiques sont bien évidemment *Le Déjeuner des Canotiers*, connu dans le monde entier, et aussi *Les Canotiers à Chatou* représentant une scène ressemblant étonnamment aux activités de Sequana à ce jour. En effet, la yole qui y est représentée est semblable à celles exposées actuellement à Chatou et les personnages costumés qui l'entourent pourraient être nos Amis d'Art et Chiffons... !

Avec les Amis de la Maison Fournaise qui ont publié de nombreux articles depuis bientôt quarante ans sur cette période, Chatou se trouvait légitimée à participer à ce souvenir. De son côté, le musée Fournaise utilisait les outils modernes de numérisations et hologrammes et plongeait ses visiteurs en immersion directe dans le XIXe siècle avec Renoir. ■

Marie-Christine DAVY



Les Canotiers à Chatou – 1879 National Gallery of Art – Washington DC

Renoir a représenté une belle yole en Seine près de la berge, tout à côté de chez Fournaise. L'homme debout, à gauche, pourrait être Fournaise qui maintient avec la pointe de son pied la yole. La jeune femme chapeauté, relevant sa robe, est Aline Charigot, future femme de Renoir et à côté d'elle, en veste blanche, Edmond Renoir, le frère du peintre. Assis dans la yole, c'est sans doute Caillebotte.

HISTOIRE D'UNE PASSION



Tout a commencé en 1994, lorsque Kareen a participé avec les rameurs et rameuses de son club, le RCPM Rowing Club de Port Marly, à l'une des Fêtes des Impressionnistes de Chatou dont le président de Sequana faisait partie. Il a vite repéré l'intérêt que Kareen portait aux bateaux et à leur histoire et plus particulièrement aux embarcations de canotage.

C'est ainsi que Kareen intégrait l'association Sequana pour participer, dans un premier temps, à la rédaction du support de communication la Feuille à l'Envers et notamment sa fabrication sous forme numérique que sa profession prédisposait alors à cette fonction.

Mais la belle s'y laissa prendre et passa vite à la pratique ! Pas seulement ramer ou pagayer, mais bien plus, mettre la main à la restauration des bateaux de la collection de Sequana qui n'attendaient que cela !

Et ce fut l'engrenage.. Peu de temps après son arrivée, elle apprenait le décapage des bois précieux en douceur, de semaine en semaine et commençait à comprendre le déroulé des travaux à effectuer sur les yoles comme *Lulu* et *Jako*, ses premières protégées.

Entretemps Sequana avait fait l'acquisition d'un canoë français à trois rameurs. Elle en ignorait l'existence alors qu'elle connaissait le un-rameur, (skiff, canoë simple), le deux-rameurs (double scull, pair oar, deux barré ou canoë double), le quatre rameurs (quatre de couple, quatre de pointe ou quatre barré) ou le huit rameurs (huit), mais une embarcation à trois rameurs, c'était hors de son champ de connaissances !

Cette embarcation, dite *Triplette*, ressemblait à un canoë français à deux rameurs dans lequel elle avait appris à ramer au Club de Port Marly bien des années auparavant.

C'est alors qu'elle rencontra Annie, elle aussi rameuse du RCPM¹, pour démarrer le chantier de restauration de *Triplette*. Conscientes toutes deux de la difficulté, elles en avaient sous-estimé la durée. Elles ont dû apprendre les techniques de restauration transmises par quelques spécialistes dont Pascal Baudiau, menuisier de métier, aux commandes de la construction de *Roastbeef*, et Marc Ronet aujourd'hui architecte naval. Et en 1996 *Triplette* retrouva son milieu préféré, la Seine, le jour du lancement de *Roastbeef*.

1 : Rowing Club de Port-Marly

Quelle aventure et quel chemin parcouru pour nos deux amies !

Et la passion chevillée au corps, Kareen a poursuivi la remise en état de *Coucou*, *Jako*, *Lutin*, *Chiffon*, partageant son savoir faire et son enthousiasme en direction des nouveaux arrivants sous l'oeil expert de notre célèbre Guy d'Houilles.

C'est cette expérience acquise qu'elle met au service de Sequana dans le cadre du mécénat de compétence accordé par son employeur AXA. ■

Marie-Christine DAVY

« J'ai tellement été contaminée par le virus Sequana que j'ai acheté de vieilles remises au bord de l'eau ; je les ai faites restaurer pour en faire une mini «gare d'eau».

Au niveau du sol, un garage à bateaux (skiff, As, canoës canadiens, prame, canoë français), certains en état de naviguer, d'autres que je prévois de restaurer à ma retraite. Au rez-de-chaussée il y aussi mon atelier et un salon d'été. Au premier étage mon appartement avec vue sur le canal de la Saône. Il y a 25 ans, je ne me doutais pas que la restauration de yoles, de canoës deviendrait une telle passion ! »

SEQUANA ET LE MÉCÉNAT DE COMPÉTENCES



Propos recueillis auprès d'Evelyne Déjoué, chargée de mission au sein de l'association AXA Atout Cœur

Pour la première fois, Sequana bénéficie d'un mécénat de compétences. Il s'agit d'une excellente manière d'apporter du professionnalisme en milieu associatif et d'offrir une excellente image de l'entreprise partenaire.

Ce dispositif permet au salarié, sur son temps de travail, de s'engager au sein d'une association reconnue d'intérêt général ou d'utilité publique.

En ce qui nous concerne, l'association Sequana bénéficie gracieusement des compétences de Kareen Sontag, salariée du Groupe AXA.

Une convention de mise à disposition, signée en décembre 2019, a fixé les engagements des deux parties : les conditions de travail dans les locaux de Sequana, la durée de la mise à disposition, dans le cas présent 35 mois à temps partiel.

L'objet de la mission est précisé et se trouve énoncé dans cette convention :

Durant le déroulement de cette mission AXA restera en liaison avec Sequana pour le suivi de cet échange. ■

LOCAUX DE CARRIÈRES-SUR-SEINE

Comme le sait tout fidèle lecteur de la Feuille à l'Envers, la Ville de Carrières-sur-Seine a mis à la disposition de Sequana des locaux troglodytes qu'elle possède en plein centre du territoire communal, sur le site de l'ancien Club du Soleil, l'un des premiers et notoires clubs naturistes d'Europe.



À gauche l'entrée de l'atelier, à droite l'entrée du garage



Vue de la cour du site troglodyte lors des Fêtes du Patrimoine

En 2016 Françoise Gaultier, conseillère municipale de Carrières (et, depuis, membre de Sequana) a proposé le stationnement provisoire de quelques bateaux de l'association dans l'attente d'un projet de requalification de ce site exceptionnel, propriété de la commune depuis quelques années.

Cette proposition acceptée par le maire, Monsieur Arnaud de Bourrousse, permettait d'héberger une dizaine de bateaux (voiliers et aviron) et de trouver ainsi une solution partielle aux difficultés rencontrées par Sequana à la suite de la décision de l'ancien maire de Chatou d'évincer notre association de la Gare d'eau.



Rénovation des portes du garage et de l'atelier

À la faveur du bon accueil réservé à Sequana par les riverains et l'intérêt de la population pour les activités de l'association observé lors des journées du patrimoine, et conseillé en cela par Françoise Gaultier, Monsieur le Maire de Carrières a accepté la mise à disposition, par convention, d'un second espace à destination d'atelier.

L'objectif affiché est désormais de permettre, à terme, d'une part, la présentation au public de bateaux exposés (et non plus stockés) dans le premier espace et d'autre part, la visite de l'atelier, sur le modèle de la Gare d'eau à Chatou.

Pour ce faire, des travaux de réfection de la porte (très endommagée) du futur atelier ont été entrepris, notamment pour permettre l'accès d'un bateau.

Ainsi les vantaux fixes ont été transformés en panneaux amovibles et leurs vitrages remplacés par des glaces polycarbonate plus légères et moins exposées à la casse.

De même dans la bove-garage les bateaux ont été disposés sur des bords d'exposition à roulettes pivotantes, permettant au public d'évoluer à proximité des bateaux sans risque de blessures, les remorques routières étant garées à l'extérieur loin des regards.

À noter que les bords ont été fabriqués à partir des éléments d'acier supportant les anciens stores-bannes de la terrasse du restaurant Fournaise.



Vue d'entrée de la bove-garage

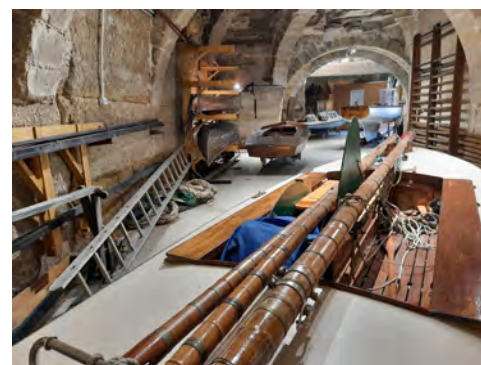
À l'heure de ces lignes la COVID 19 fige l'avancement du projet.

L'accueil du public (dans un premier temps scolaire) est subordonné à des travaux (notamment installation de sanitaires) à réaliser par la Ville, et à l'avis de la commission communale de sécurité.

Mais ce qu'il convient de noter c'est que ce projet vise à renforcer la collaboration avec la ville de Carrières qui souhaite que Sequana s'implique dans des actions d'animation (visites, événements...) inspirées de l'exemple catovien voire enrichies par des fêtes nautiques.

C'est ainsi qu'à certains moments de l'année des navettes entre la Gare d'eau de Chatou et le ponton de Carrières (assurées sur [Chloé](#) et [Suzanne](#)) permettront de belles et sans doute inoubliables promenades aux catoviens et carrillons ! ■

Bernard ROMAIN



Vue intérieure du garage en cours d'installation

CYCLES DE SENSIBILISATION À LA RESTAURATION DES BATEAUX EN BOIS

Une de nos premières valeurs chez Sequana est la transmission des connaissances et des savoir-faire.

Sequana, encouragé par la Ville de Chatou, propose aux Catoviens de participer à des week-ends de sensibilisation à la restauration de bateaux en bois.

Une session a eu lieu les 7 et 8 mars derniers et a permis aux participants de découvrir :

- l'histoire de Sequana, du Hameau Fournaise et du canotage
- la mission et la Collection de l'association
- le processus d'évaluation d'un projet

(restauration ou reconstruction à l'identique) au travers de plusieurs cas réels

- les différents bois utilisés en charpente marine, les traitements du bois et les techniques d'assemblage
- et de s'exercer dans des démonstrations interactives

Une session permet d'accueillir huit participants, des catoviens en priorité.

Elle est gratuite et se déroule le samedi et le

dimanche de 9h30 à 16h00. Chacun apporte son déjeuner.

Nous espérons pouvoir confirmer de nouvelles dates en 2021 et poursuivre cet exercice très intéressant tant pour les «stagiaires» que pour les «profs» de Sequana. ■

Contact : associationsequana@gmail.com

Laurence MALCORPI

LE BATEAU-CIMENT DE JOSEPH-LOUIS LAMBOT

Joseph-Louis Lambot est né en 1813, le 22 mai à Montfort-sur-Argens dans le Var. Fils de Joseph-Paul, riche propriétaire installé sur le domaine de Miraval, à Correns et de Marianne Taneron, il est descendant d'une vieille famille de la bourgeoisie locale. Les Lambot sont avocats, notaires, propriétaires fonciers... Son père meurt en 1823 et sa mère, un an plus tard.

Joseph-Louis commence ses études à Brignoles puis les poursuit au lycée Louis Le Grand à Paris où il est placé par son oncle, le baron Lambot. Il entreprend ensuite des études de droit à Aix-en-Provence. Après de nombreux voyages, il s'installe sur le domaine familial de Miraval et se consacre à l'agriculture.

Le 19 septembre 1841, il se marie à Draguignan avec Marie Jeanne Joséphine Luce Latil, fille d'un receveur des contributions directes.

Joseph-Louis réalise alors ses premiers objets en fil de fer recouvert de ciment, destinés à remplacer le bois qui est périssable ; il vient d'inventer le ciment armé.

C'est en 1848 qu'il construit les fameuses barques en ciment qui feront sa renommée et les baptisera bateaux-ciment.

C'est dans la propriété familiale que Joseph-Louis Lambot essaie sa barque en ciment armé.

Le 30 janvier 1855, son invention de fer-ciment est brevetée pour une durée de 15

ans. Cette même année, lors de l'Exposition universelle, la barque remporte un franc succès, à tel point que la Direction de la Construction navale contacte Lambot et lui commande une bouée pour la rade de Toulon.

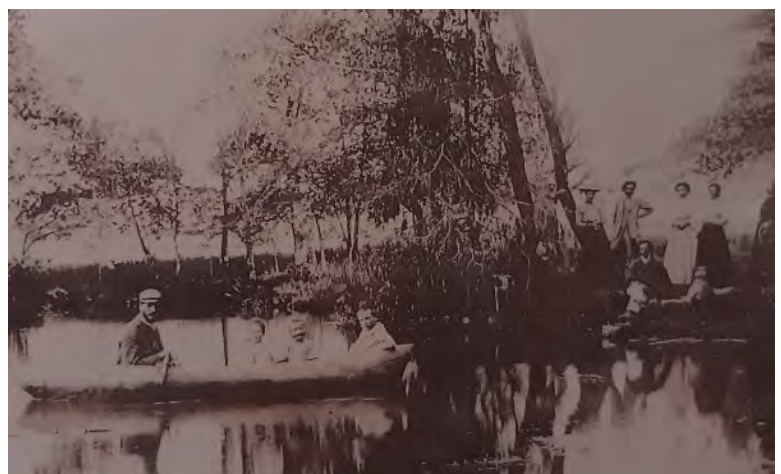
Le 27 avril Joseph-Louis Lambot est admis à la Société d'acclimatation de Paris. En 1858, il devient membre de la Société d'agriculture et d'industrie du Var.

Il meurt le 2 août 1887 à Brignoles, où il demeure alors dans la maison de la rue du Portail neuf. Il est âgé de 73 ans. ■

Marc André DUBOUT



C'est dans la propriété familiale que Joseph Lambot essaie sa barque en ciment armé. Le bateau est exposé au Musée des Comtes de Provence à Brignoles (Var)



Sur ce cliché, sur le lac de Miraval à Carcès, Jean Lambot, petit-fils de l'inventeur, René de Camprieu, Berthe et Adolphe Mayet (deux arrière petits-enfants).

LA COLLECTION DE SEQUANA

Les chantiers, les baptêmes et mises à l'eau des bateaux restaurés et construits par Sequana

L'association est à la tête d'un patrimoine unique par ce qu'il nous apporte du passé, par sa capacité à rassembler des hommes autour de projets, estimés parfois inaccessibles, des hommes tous bénévoles qui ont su transmettre leur passion et retrouver les techniques de restauration traditionnelles. Un groupe de travail réfléchit depuis deux ans à la valorisation de la Collection : ce mot peut raisonner de différentes façons : valorisation économique, commerciale - valorisation en termes d'image : présentation au public d'aujourd'hui, animations pédagogiques - valorisation muséale et recherche historique. L'association travaille sur ces différentes approches. Voici la chronologie des chantiers et lancements de bateaux restaurés, construits ou abrités par Sequana.

Trois remarques :

- Quelques unités ont été restaurées par Sequana pour le compte de clubs ou musées amis (indiqué entre parenthèses).
- Onze bateaux ne sont pas encore restaurés ; ils sont néanmoins inscrits dans la Collection.
- Cinq bateaux abrités et entretenus par Sequana sont la propriété de la Ville de Chatou (indiqué entre parenthèses)

1982

Première Fête des Impressionnistes, présentation de l'épave du monotype de Chatou, *Porc Épic*.

1984

3^e Fête des Impressionnistes, présentation des yoles Seyler et Lemaire (*Fournaise I et Fournaise II*), propriété de l'association des Amis de la Maison Fournaise (données à la Ville)

1991

Arrivées de *Casa* et de *Rapetou*

1992

Participation aux premières Fêtes maritimes de Brest avec la yole Seyler *Jano* donnée ensuite au Musée du Bateau de Douarnenez. Arrivée du skiff Dossunet *Versailles*

1993

Acquisition d'un petit quillard de la série Hirondelle, architecte Gaston Grenier, baptisé *Sequana*.

1994

Mise en chantier au Petit-Gennevilliers du voilier *Roastbeef*, réplique d'un yacht dessiné et construit par Gustave Caillebotte. arrivées de *Cécile* et de *Jeantou*

1995

Installation du chantier *Roastbeef* dans l'atelier provisoire de Sequana à Chatou
Visite d'Éric Tabarly (parrain du bateau).
Arrivées de *Charentaise* et de *Chiffon*

1996

Mise à l'eau du voilier *Roastbeef*.
Mise à l'eau du canoë *Triplette*.
Arrivée la yole *Lutin*.

1997

Début du chantier de la réplique du monotype de Chatou *Nymphée*.

1999

Lancement de *Nymphée*.
Arrivées de *Chahut*, voilier quillard de la série des Chats et de la yole *Mouche*.
Restauration de la yole *Lulu*.
Arrivée du *Voleur de Poules*, fûtreau de Loire, concept abandonné au profit du *Dénicheur*, en bois, à propulsion électrique, plus apte à transporter des passagers.
Arrivée du *Bidon* (réservoir d'essence supplémentaire largable équipant des avions type Messerschmitt lors de la dernière guerre mondiale).

2000

Arrivée du canoë français *Alexandre* dans le nouvel atelier de la Gare d'eau.

2001

Lancement du quillard *Chahut*
Restauration de *Chapart*, un autre Chat, pour le compte de l'association Amerami.
Arrivée du canoë français *Gibbon*.
Mise à l'eau de l'As Seyler *Coucou*.
Lancement du bateau à passagers *Dénicheur*.

2002

Les yoles Seyler et Lemaire, *Fournaise I et Fournaise II*, classées Monuments historiques.

2003

Arrivées de *Niçoise I* et *Niçoise II*
Lancement des chantiers de la yole *Jako* et du *Swing*, canot automobile américain Dodge, pour le compte du Musée de Conflans-Sainte-Honorine.

2004

Mise en chantier de la chaloupe à vapeur *Suzanne*.
Lancements de la périssoire *Prosper* et de la yole Seyler à deux rameurs *Mouche*
Restauration d'un canoë indien en écorce de bouleau pour le compte du Musée de la Marine.

2006

Arrivées du monotype de Chatou *Quod Amo* et d'une yole Veuve Seyler *Maria* pour restauration.

2007

Lancement de *Quod Amo*.

2008

Lancement de l'Hirondelle *Sequana*.
Arrivée d'*Ernest*

2009

Livraison par voie d'eau du monotype de Chatou *Porc-Épic* aux Murreaux à l'YCIF.
Arrivées d'*Andrésy*, *Brévier* et *La Cloche*

2011

Classement Bateaux d'Intérêt Patrimonial de six bateaux de Sequana.

2013

Mise à l'eau du Plongeon *Zabeth*
Arrivée de trois bateaux :

- un runabout *Despujols Grand Sport*,
- le Mistral *Gaston*,
- l'Océan Sénégal *Ville de Chatou*

2014

Restauration du Caneton *Loulou*.

2015

Lancement de l'Océan *Madame*, réplique de l'océan de Maupassant.

2016

Lancement du monotype *Nogent-Joinville*.

2017

Présentation à Auvers-sur-Oise du *Botin*, bateau-atelier du peintre Daubigny
Lancements du mistral *Gaston* et du canoë français Tellier *Zambèze*
Mise en chantier du runabout *Despujols Grand Sport*
Arrivée du canoë *TCF*

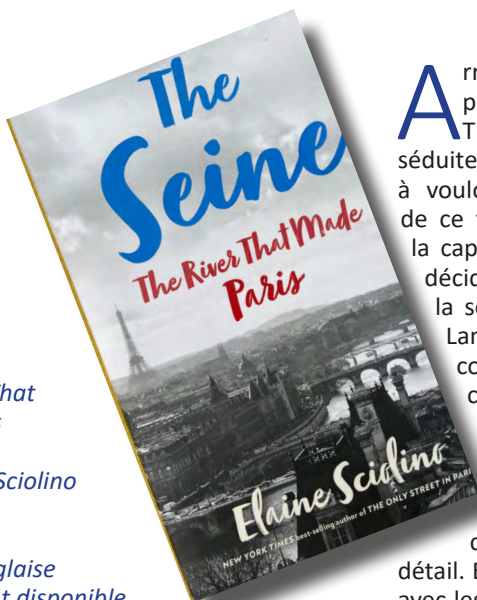
2018

Arrivée du canoë français *Sant Voran*
Lancement du dinghy semi-ponté *Titou*
Lancement de l'Océan *Ville de Chatou*.

2020

Lancement du canoë canadien *Clottu*.
Arrivée de *Catherine*
Lancement du chantier *Jean-Pierre* ■

LA SEINE, BERCEAU DE PARIS



*The Seine
The River That
Made Paris*

*par Elaine Sciolino
2020*

*Version anglaise
uniquement disponible
sur Amazon
<https://www.amazon.fr/Seine-River-That-Made-Paris/dp/0393609359>*



Jean Jack Gardais fait les présentations à l'écrivaine américaine, Elaine Sciolino

Arrivée en 2002 à Paris pour occuper le poste de correspondante du New York Times, **Elaine Sciolino** a été aussitôt séduite par la Seine. Sa passion l'a conduite à vouloir absolument découvrir l'histoire de ce fleuve qui arrose majestueusement la capitale de la France. Pour cela, elle a décidé de commencer à relever ce défi à la source, c'est-à-dire sur le plateau de Langres à Seine-Source, et à se laisser « couler » avec le fleuve jusqu'à ce que celui-ci se jette dans la Manche entre Le Havre et Honfleur.

Telle une historienne, elle relate cette aventure avec précision dans le détail. Elle nous fait partager ses rencontres avec les acteurs qui donnent vie aux berges de la Seine, que ce soit dans les milieux culturels et historiques, musées et lieux de mémoire, ou sur le plan économique comme les activités portuaires, artisanales, ou encore sur la vie sociale des habitants en allant vers eux, artistes indépendants, bouquinistes, occupants de barges et de péniches. Rien ne lui échappe. Avec humour, curiosité et générosité, elle donne une dimension humaine rare de ce que représente la Seine auprès de la population, tout au long de son parcours. Les ponts, les lieux de loisirs comme les restaurants et guinguettes, les activités nautiques et les mariniers ne sont bien sûr pas oubliés. Elle ira même jusqu'à accompagner une brigade de police fluviale...

Arrêtons-nous sur les pages consacrées à l'Île de Chatou : sa visite aux Amis de la Maison Fournaise qui lui a fourni des renseignements sur le lieu, la vie des bords de Seine, Renoir, Caillebotte, Maupassant, les canotiers. Puis la découverte de Sequana fut un émerveillement en voyant tous ces bateaux anciens si bien restaurés et protégés. Elle décrit avec vivacité sa promenade sur la chaloupe à vapeur Suzanne avec Jean Jack Gardais et à bord de la yole Jako, son aventure avec Kareen Sontag, voguant sous le pont peint par Renoir. En voyant quelques péniches avec des plastics en guise de fenêtre et de toit, Annie Lesgards lui rappelle en plaisantant le Radeau de la Méduse de Géricault ! Et elles arrivent enfin à la Grenouillère ...

Il y a ainsi 370 pages très documentées. Nous renvoyons le lecteur à la suite du parcours qui est sublimé par la traversée de Paris avec ses monuments et enfin l'arrivée à Honfleur et au Havre.

En terminant, nous comprenons pourquoi **Elaine Scialino** a été faite Chevalier de la Légion d'Honneur en 2010, pour les excellentes relations qu'elle a su instaurer entre la France et les États Unis.

À Chatou, nous avons apprécié cette charmante Américaine à Paris. ■

Marie-Christine DAVY

LE BOTIN LABELLISÉ BIP BATEAU D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Le bateau-atelier d'Auvers-sur-Oise a reçu le label BIP. Pour ceux qui ne le savent pas, Auvers-sur-Oise avait sollicité Jean Jack Gardais pour contribuer à la réalisation d'une réplique du bateau du peintre Charles-François Daubigny. L'équipe des bénévoles auversois a donc bénéficié des conseils de Sequana pour une bonne partie du projet.

Je suis contente pour eux, tant pour Madame la Maire qui a mis toute son énergie dans ce projet que pour l'équipe locale extrêmement engagée.

Il est à la disposition du public pour de courtes promenades sur l'Oise. ■

Laurence MALCORPI



LE SEQUANA TORPILLÉ EN 1917 AU LARGE DE L'ÎLE D'YEU



Le paquebot français Sequana torpillé et coulé aux abords sud de l'Île d'Yeu le 18 juin 1917 (Coll. Hervé Marsaud)

Dans le livre 1914-1918 La Guerre en mer de Roland Mornet est évoqué le torpillage du paquebot français *Sequana* par un sous-marin allemand le 8 juin 1917 au large de l'Île d'Yeu.

C'est au petit matin pluvieux à 4h30 que des embarcations approchent de la côte. Des hommes, des femmes et des enfants débarquent ; ce sont les rescapés du paquebot *Sequana* torpillé et coulé par un sous-marin allemand.

Construit à Belfast en 1898 pour la Compagnie Ellerman City Line et dénommé City of Corinth, le paquebot avait été rebaptisé *Sequana* par la filiale des Chargeurs Réunis qui transitait vers l'Amérique du Sud.

Long de 138 m. et large de 16 m., il déplaçait 12 000 tonnes avec un port en lourd de 7 200 tonnes, jauge brute de 5 557 tonneaux et nette de 3 497.

Une machine à vapeur triple expansion lui assurait une vitesse de 11 nœuds.

La devise Sequana vient (dit l'article) d'un nom de fleuve des temps géologiques, ancêtre de la Seine. Le Sequana serpentait là où se trouve actuellement la Manche, son embouchure se trouvant au Sud-Ouest de la Pointe de Penmarch.

Le *Sequana* avait donc appareillé de Dakar le 28 mai 1917 à destination de Bordeaux avec à bord 400 tirailleurs Sénégalais et 166 passagers civils et permissionnaires.

L'équipage de 99 officiants était sous les ordres du commandant Ernest Prudenti. Le paquebot embarquait en outre 5395 tonnes de marchandises.

Le *Sequana* en cette période d'hostilité était pourvu à la poupe d'un canon de 75 mm.

À 2h05, l'impact de la torpille se fit sentir violemment et les ordres d'évacuation furent aussitôt donnés. Le sous-marin repéré, le canon de 75 mm fut mis en action à trois reprises dans sa direction.

Des S.O.S. furent envoyés et reçus par le poste d'écoute de l'Île d'Yeu.

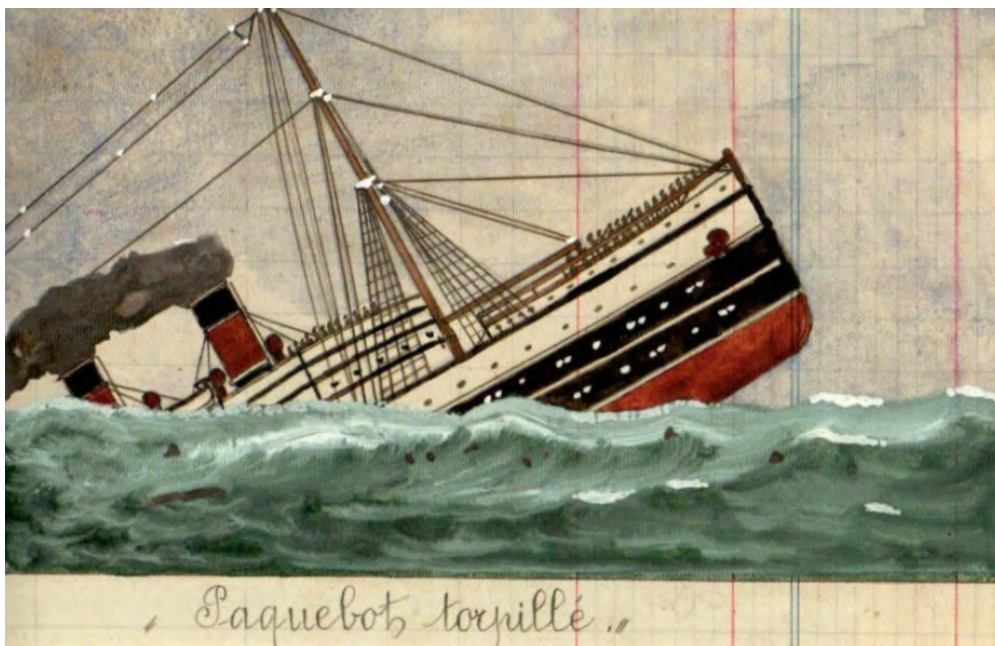
Frappé par tribord au niveau de la salle des chaudières, des hommes d'équipage furent tués.

Il ne suffit que de 25 minutes pour que le paquebot soit englouti. Six membres d'équi-

page furent tués ou portés disparus sur les 99. L'abandon du navire se fit sur sept grands canots de sauvetage.

On apprend par la Gazette N°265 du 5 septembre 2020 que la stèle du Sequana, élevée en hommage aux 207 victimes et située sur les hauteurs de la Croix face à l'océan sur l'Île d'Yeu a été vandalisée par des malfaiteurs. ■

Marc-André DUBOUT
d'après le livre de Roland Mornet



Le paquebot «Sequana»? Journal de Paul-Émile Pajot.

Coll. MASC

N.D.L.R. : pour plus de détails : <https://www.plongee-anges.com/epaves-atlantique/>

LE LANGAGE DES PAVILLONS

Des siècles avant l'invention de la radio et d'internet, les communications entre bateaux se faisaient en utilisant des pavillons.



Bien avant l'invention de la radio, les communications entre bateaux se faisaient en utilisant des pavillons.

Chaque pavillon représente une nationalité, un symbole, une situation, une lettre ou un chiffre : chacun a une signification. Les pavillons forment ainsi un langage. Seuls ou bien combinés à plusieurs, ils indiquent une situation.

Le pavillon national

Cette appellation a deux significations : l'une matérielle, correspondant aux couleurs du pays, portées à l'arrière du navire et hissées en navigation de 8 h à 20 h, dimanches et jours fériés.

L'autre juridique, désignant la nationalité du bateau et non celle du propriétaire.

Il est obligatoire :

- **arboré à quai** ou au mouillage sur rade foraine à la poupe, au mât de pavillon à l'arrière, de 8 à 20 h,
- **arboré en mer**, à la proue en permanence. C'est le plus grand en taille des pavillons du bord, il doit cependant être proportionnel à la taille du navire, le douzième de la longueur. Les dimensions et mesures en sont très précises : bleu 30 %, blanc 33 %, rouge 37 % (pour la Marine nationale) : ceci afin de donner optiquement l'impression d'avoir trois bandes égales lorsque le pavillon flotte au vent.

Une coutume charmante préserve un certain style en demandant que le pavillon soit de taille à effleurer la surface de l'eau sans la toucher par un jour sans vent (le pavillon national n'est pas une serpillière !).



Runabout DESPUJOLS Grand Sport

Le pavillon national est hissé à la poupe sur un mâtereau spécifique légèrement incliné sur l'arrière, et d'une hauteur suffisante pour pouvoir exécuter les saluts et, éventuellement, le mettre en berne.

Il peut également être arboré sur le mât d'artimon ou à l'extrémité de la corne de grand-voile pour les cotres.

Le pavillon national est toujours fixé à une drisse pour permettre le salut. En aucun cas, il ne doit être installé et encore moins laissé à demeure sur un pataras ou un hauban ce qui est une faute absolue de mauvais goût.



Guidon de l'association Sequana, fixé sur un hauban par deux nœuds dits de bosse.

Le pavillon de courtoisie

Il est hissé sur la drisse de la barre de flèche tribord dès que l'on pénètre dans les eaux territoriales du pays visité.

Le pavillon du propriétaire

Il se hisse à tribord lorsque le propriétaire est à bord et passe à bâbord dès que l'on hisse le pavillon de courtoisie.

Propriétaire absent : rectangle bleu

Propriétaire déjeunant (ou quand il ne souhaite pas avoir de visite) : rectangle blanc



Pavillon du célèbre CVP créé par Léon Morel-Fatio (1810-1871), peintre de la Marine

Le pavillon de club

Il est hissé uniquement dans l'enceinte du yacht club.

Le guidon de club

Le pavillon dit guidon de club identifie un club nautique (yacht club). Il se hisse en tête de mât des navires du club. Néanmoins, il est affalé en course sauf si le bateau régate au nom de son club.

Les membres de l'état-major du club (président, vice-président, secrétaire, trésorier) peuvent arborer des guidons déclinés (étoiles) ou spécifiques. Lorsque l'on visite une autre association ou club lors de manifestations, de rencontres, de rassemblements, de régates, ou autres, il est d'une grande courtoisie d'offrir un guidon de club.

Le grand pavois

Le grand pavois se compose de tous les guidons disponibles et se hisse les jours de fête au port entre 8 h et 20 h. Il n'y a pas d'ordre particulier du moment que ce soit joli. En revanche, dans la Marine nationale, il existe un ordre particulier et les extrémités doivent toucher l'eau.



Flottants

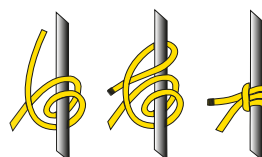
Les flottants sont des pavillons, guidons, ou flammes alphabétiques constituant le système mis en place par toutes les marines du monde permettant de communiquer entre deux navires (code international des signaux dit Alpha-Bravo).



Sémaphore

Dans la Royale l'alphabet sémaphore ou signaux à bras était un moyen de communication visuel utilisant deux pavillons Oscar fixés chacun sur une hampe. Il est tombé en désuétude, mais peut être encore employé.

Le langage des pavillons, ce n'est pas que du tissu ou du folklore, c'est très sérieux ! ■



Nœud de bosse

Edmond BALLERIN
avec la contribution technique et savante de **Jean MAUVIEL**, matelot sans spécialité, et de **Sylvie DAVID-RIVERIEUX**, chargée de mission Plaisance et Sports nautiques au Musée national de la Marine

RESTAURATION DES BATEAUX DE TRADITION SUR LE LAC D'ANNECY

YACHTING A VOILE
Le yachting sur le lac d'Annecy. — Plusieurs **monotypes** de Chatou, sous la direction de l'un des vice-présidents du cercle, M. René Hadengue, se sont rendus, pendant les vacances, sur le lac d'Annecy. Pour la navigation à voile dans ce cadre unique, sur une eau incomparable de pureté, le **monotype** de Chatou semble être un bateau idéal. Le succès de ce déplacement a été tel que les membres du C.N.C., qui y participèrent, doivent proposer au conseil la création d'une nouvelle société : le Cercle de la Voile du lac d'Annecy, filiale du Cercle de Chatou, qui organisera en 1925 une semaine de régates dont le succès est d'ores et déjà assuré.

Le monotype de Chatou Alcofribas



Championnat de France, Monotype de Chatou, Lac d'Annecy
Collection : Archives départementales de la Haute Savoie

Qui se souvient que la genèse du Cercle de la Voile du Lac d'Annecy devenu des années plus tard la Société des Régates à Voile d'Annecy est une idée de l'un des Vice-Présidents du Cercle Nautique de Chatou ? L'article publié dans Le Figaro Sport du 8 octobre 1924 ne fait aucun doute, le cadre, la pureté de l'eau, et la sublime vue sur la Tournette a attiré nombre de « Chatouillards » ainsi que leurs Monotypes pour naviguer et régater sur le lac.

LA SITUATION

L'association des Vieux Safrans d'Annecy est un outil fabuleux de rénovation et de conservation dans la région Haute-Savoie des bateaux de tradition.

Cette association de propriétaires, avec un petit budget, réalise de grandes choses. En effet, elle mobilise des savoir-être et savoir-faire en de nombreux domaines : entr'aide, passion, transmission des savoirs, en matière de charpente de marine, création, reproduction, et surtout rénovation de navires de toutes sortes essentiellement fluviaux, expositions, manifestations, conservation historique de documents et de navires, etc..

Elle permet également à de nombreux passionnés de trouver un « refuge » pour leurs magnifiques embarcations lors de l'hivernage. Ainsi, depuis 2014, le Département de la Haute-Savoie avait fourni un lieu de vie à l'association et de repli pour l'hiver. Malheureusement, le Département a souhaité retrouver la pleine jouissance de ses locaux, à compter du 30 Juin 2020. L'annonce a été communiquée le 16 mars 2020...peu avant 20 heures. Je vous laisse imaginer le désarroi de chaque membre.

Pour l'instant, une solution temporaire a été accordée. En revanche l'association se retrouve toujours en grande difficulté pour son hébergement et celui de ses bateaux

dont certains naviguent sur le lac mais sont aussi présents lors de manifestations de tradition.

SON HISTOIRE

Quelques rappels historiques : L'association « Les Vieux Safrans d'Annecy » entreprend depuis sa création en 1994 la restauration et l'entretien de bateaux de tradition en bois présentant un intérêt historique et patrimonial. Une flotte composée de 40 navires est en mode hivernage à Rumilly dans le local historique du groupe Salomon. Les 85 membres de l'association participent aux efforts de restauration et à la mise en valeur de ce patrimoine maritime d'exception.

Pour exemple, voici une liste des principaux trésors :

- Un belouga Avel Breiz, des années 1945 - 1950 qui a contribué au développement de la plaisance en France, classé Bateau d'Intérêt Patrimonial. Certains bateaux sont encore en cours ou fin de rénovation. C'est notamment le cas pour :
- un lacustre n° 2 Lady Anne de 1943 bateau mythique du Lac Léman,
- des canots automobiles et un canoë canadien de 1947,
- un second sharpie 9m² de 1949 Alpha, ayant navigué à Talloires,
- et bien d'autres ...

De nombreux reportages de la presse spécialisée et de télévision nationale ont évoqué le formidable travail réalisé. Certains journalistes citent l'association des Vieux Safrans comme un musée à ciel ouvert.

LE FUTUR

Ces restaurations, entreprises par des amateurs passionnés, oeuvrant en entraide solidaire, doivent trouver un lieu pour s'exécuter et ainsi permettre leur sauvegarde en vue de leur transmission aux générations futures.

Le futur passera par l'animation de relations amicales avec des associations ayant des liens d'intérêts réciproques, des villes partenaires ainsi que les Cercles de Voile historiques. Le Concours International de Yachting à Voile qui sera organisé dans le cadre de la célébration du centenaire des jeux olympiques de Paris 2024 offrira l'opportunité de présenter ces magnifiques restaurations.

L'ambition de reconstruire le Monotype National fait son chemin chez certains adhérents.

Les membres de l'association et son président, Jacques Gassiot-Talabot souhaitent remercier les nombreux soutiens reçus pendant cette période, adressés directement aux élus, députés et maires concernés : soutien du Musée maritime de la Rochelle, soutiens des mythiques clubs parisiens tels le Cercle de la Voile de Paris, le Yacht Club de l'Île-de-France, et enfin soutien de l'association Sequana qui s'est résolument montrée solidaire et très concernée par notre futur. ■

Pour soutenir les Vieux Safrans d'Annecy, rendez-vous sur

<http://www.vieuxsafrans.com/contact/>

Philippe CLOAREC et
Jacques GASSIOT-TALABOT



Monotype de Chatou Alcofrybas (photo : Marc Muller)



Le Sharpie 9m² « Victoire » datant de 1946 (photo Marc Muller)



Le 499^{ème} Requin français, une proue réalisée par un de nos membres, présentée au Salon nautique de Paris en décembre (photo Marc Muller)



Sequana ne plaisante pas avec la sécurité

L'exploitation du bateau à passagers dénommé *Chloé* a été fortement perturbée par les raisons sanitaires que l'on connaît. Ceci ne nous empêche pas de rappeler que pour être autorisé à naviguer avec ce bateau, les Séquanais ont eu l'obligation d'acquiescer, de par la loi, une solide formation en matière de sécurité.

En réalité, l'obligation a porté sur deux formations, l'acquisition de la première, dite PSC1 - prévention et secours civiques niveau 1 - étant nécessaire pour acquiescer la seconde, dite ASP - attestation spéciale passagers -, sanctionnée par un examen d'État.

Donc pas d'ASP sans PSC1 préalable !

La sécurité, c'est sérieux !

Mais en quoi consiste la formation PSC1 ? L'individu qui reçoit cette formation doit être capable d'exécuter une action citoyenne d'assistance à personne en réalisant les gestes élémentaires de secours, dont les domaines sont les suivants :

- obstruction des voies aériennes par un corps étranger ,
- hémorragies externes,
- plaies ,
- brûlures ,
- traumatismes,
- malaise,
- perte de connaissance,
- arrêt cardiaque.

Munis de ces connaissances, agrémentées de travaux pratiques, nos Séquanais ont ainsi acquis le droit de se frotter à l'exigeant programme de l'ASP.

Pour l'obtention de l'attestation spéciale passagers, ils ont été tenus de satisfaire à deux épreuves, l'une écrite et l'autre orale.

1°) L'épreuve écrite, sous forme de

questionnaire à choix multiples.

Nos Séquanais sont maintenant incollables sur :

- les règles techniques relatives à la stabilité des bateaux à passagers, notamment en cas d'avarie, le compartimentage étanche

- l'organisation des secours
- la réglementation relative au nombre de passagers et à l'équipement de sécurité
- les mesures de prévention des accidents
- les mesures de protection des passagers, notamment en cas d'évacuation, d'avarie, d'abordage, d'échouage, d'incendie, d'explosion et autres situations de panique
- les procédures de liaison avec les services de secours, notamment l'utilisation de la VHF

2°) L'épreuve orale

Cette épreuve consiste en la mise en situation du candidat, à qui il est demandé

- d'indiquer l'emplacement des dispositifs de secours aux noyés
- les moyens de lutte contre l'incendie et les moyens d'assèchement en cas d'invasion par l'eau et d'en expliquer l'utilisation
- d'expliquer les moyens de contrôler le bon fonctionnement de ces dispositifs
- d'expliquer le mode d'utilisation du matériel de sécurité à bord du bateau
- d'assurer la liaison avec les services chargés des secours à terre
- d'expliquer comment il doit être procédé à l'embarquement et au débarquement des passagers
- d'énumérer les mesures à prendre pour la protection des passagers en cas d'avarie, y compris pour lutter contre l'effet de panique ainsi que les mesures à prendre pour organiser l'évacuation du bateau et y procéder.

Bref, tout un chacun peut embarquer à bord de *Chloé* les yeux fermés, nos Séquanais, experts en sécurité, veillent sur nous ! Et, cerise sur le gâteau, *Chloé* est sous le draconien contrôle d'un chef de bord particulièrement rigoureux et intransigeant sur le respect des consignes de sécurité. Ne monte pas à bord qui veut s'il ne s'est strictement conformé aux instructions de Jean-Marc Bas. Et c'est tant mieux, on ne badine pas avec la vie d'autrui. ■

Pour les familiers du Bras de Marly en amont des écluses de Bougival, une silhouette nouvelle a commencé à naviguer au printemps 2019 lorsque les conditions météorologiques ne sont pas trop défavorables sur le fleuve : ce petit bateau de promenade qui semble échappé d'un manège se nomme *Chloé* et a pour tâche de transporter les rêveurs du Pays des Impressionnistes pour de brèves navigations fluviales sans escale entre les ponts de Chatou et de Bougival sur les traces de nos grands aïeux peintres du XIX^e siècle.

L'idée de se donner les moyens de mettre en valeur ce patrimoine historique particulièrement évocateur n'est pas nouvelle et l'association Sequana s'y est très tôt intéressée puisque dès le début de ce siècle, une réplique de bateau de travail du XVII^e siècle équipée d'une propulsion exclusivement électrique a été réalisée dans ce but à l'instigation du comité touristique du Sivom des Côteaux de Seine : c'était le *Dénicheur* qui a connu de belles heures en emmenant des milliers de personnes dans ses promenades romantiques tout au long de quatorze années de bons et loyaux services. Après sa disparition, un vide a été ressenti au sein de l'association et le conseil d'administration a recherché une opportunité de se procurer un bateau apte à transporter des passagers en sécurité tout en restant à la portée des moyens, tant financiers qu'en personnel, qu'une association à but non lucratif peut y consacrer.

L'ancien, le Dénicheur



La nouvelle, Chloé

... S'APPELLE CHLOÉ

Le fruit de cette recherche, qui s'était un moment arrêté sur une magnifique pinasse d'Arcachon, malheureusement en trop mauvais état de conservation pour être restaurée, est donc ce petit bateau qu'une société d'animation exploitait sur les bassins du château de Chantilly

Tout y était : aptitude au transport d'une dizaine de personnes, propulsion exclusivement électrique, état apparent satisfaisant pour espérer obtenir rapidement la certification officielle pour naviguer sur le fleuve et aussi, c'est important, des conditions d'acquisition exceptionnellement intéressantes : une occasion en or.

Comme on le sait, rien n'est jamais parfait et ce bateau de construction récente, en polyester et à l'allure de joujou, n'a pas été agréé d'emblée par la majorité des membres de l'association plutôt orientée vers les bois nobles et les constructions traditionnelles. L'enthousiasme initial, une fois modéré par les expertises et les premiers essais en situation, il a fallu prendre en compte d'importantes insuffisances résultant d'un sous-entretien lié aux particularités d'exploitation passées. Si la principale source d'incertitude, à savoir la batterie d'accumulateurs s'est assez rapidement révélée en état satisfaisant, il n'en a pas été de même des autres composants de la propulsion. Très rapidement, l'évidente nécessité de remplacer le moteur électrique principal ainsi que ses dispositifs de contrôle s'est imposée avec d'autant plus d'acuité que, contrairement à son prédécesseur qui



Moteur électrique hors-bord de secours

Bien entendu, les modifications en question ont fait l'objet de mises au point successives qui n'ont pas été exemptes d'épisodes aventureux. C'est ainsi qu'un équipage, heureusement seul à bord et parti pour une navigation d'endurance de la batterie, s'est retrouvé en avarie totale de propulsion et gouverne bloquée, sous le pont de Bezons, alors qu'un vent très fort balayait la surface du fleuve et que de gros convois de chalands se croisaient à proximité : un souvenir qui, sans atteindre l'angoisse du navigateur solitaire dans les quarantièmes rugissants, laisse des traces lorsque l'on est engagé pour le plaisir dans des activités artisanales de reconstruction en atelier. Car c'est bien là que se mesure le pari de l'opération Chloé : si l'association a bien pour objet la mise en valeur du patrimoine fluvial à laquelle répond correctement l'aptitude du bateau, elle doit par ailleurs se doter des structures pour mettre en œuvre une exploitation quasi commerciale avec un équipement certes simple d'emploi et qui demande de la part des équipages une réelle disponibilité.



Ancien et nouveau moteur

avait d'emblée été équipé d'une double propulsion à très haute modularité, notre *Chloé* ne dispose que d'une seule ligne d'arbre animée par un moteur unique tirant son énergie d'une unique batterie : difficile d'imaginer la mise en œuvre en toute sécurité d'un tel bateau transportant des passagers sur un fleuve connaissant une importante navigation commerciale de gros convois prioritaires et dont les eaux charrient couramment des débris divers susceptibles de s'engager dans l'hélice unique. Une propulsion de secours, sous la forme d'un petit hors-bord électrique autonome a donc été adjointe pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant.

La situation sanitaire actuelle, ainsi que ses conséquences sur la mise au point définitive du bateau, n'ont pas encore permis de mesurer le taux d'engagement qui va s'imposer aux personnes volontaires et qualifiées pour animer cette activité nouvelle pour l'association car, si l'expérience du Dénicheur est bien encore présente à l'esprit de beaucoup de membres qui ne se posent pas de questions sur l'entretien ni sur la conduite de l'engin, c'est bien l'exploitation régulière qui va permettre de rentabiliser l'investissement financier et humain. Mais qu'importe puisqu'il s'agit d'un complément jugé indispensable à l'engagement de l'association pour la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine fluvial dans ce haut-lieu, activité qui doit naturellement prendre en compte la protection de son environnement si fragilisé en milieu urbain: la propulsion tout électrique y répond parfaitement. Et c'est si bien ressenti par les promeneurs des bords de Seine qu'il ne se passe pas un jour sans que nombre d'entre eux s'arrêtent devant la Gare d'eau en demandant quand sera réactivé le bateau électrique resté dans les mémoires: on peut maintenant répondre que cela se fera dès le retour des beaux jours dans le respect des règles sanitaires à ce moment-là, très attendu ! ■



Chloé en cours de charge

Balades Impressionnistes

Chloé, bateau à propulsion électrique

- 9 passagers maximum
- En période de Covid-19, nous accueillerons 6 personnes à bord, 9 si elles appartiennent à la même famille.



Balade de 30 mn

Adulte : 7 €

Enfant : 4 €

Famille : 16 €

Balade d'1 heure

Adulte : 12 €

Enfant : 6 €

Famille : 32 €

+ visite Collection

Adulte : + 3 €

Enfant : + 2 €

Famille : + 4 €

- Enfants de 3 à 11 ans - Famille = 2 parents + 2 enfants -

Réservation : sur place ou 07 62 44 54 12 ou associationsequana@gmail.com
>> Site de l'association : sequana.org

SORTIE CANOTAGE À PORTE-DE-SEINE

le dimanche 13 septembre 2020



Yole de Ness sous voile et canoë canadien

À l'invitation des municipalités de Portejoie et Tournedos, nouvellement appelées Porte-de-Seine, dont notre ami Jean-Philippe Brun est le maire, Sequana a participé à la randonnée organisée autour des jolies îles voisines de Poses.

Pierrick avait donné rendez-vous à 8 h à Kareen, Fabrice et Emilien pour départ de Sequana à 9 h avec la remorque à yoles portant le canoë français *Chiffon* et le canoë canadien *Clottu*, deux bateaux d'aviron bien

préparés et qui ont rarement l'occasion de sortir.

La mise à l'eau s'est faite depuis la propriété de Jean-Philippe Brun qui dispose d'une cale directe. Participaient à cette sortie deux yoles de Ness basées à Poses, trois kayaks de riverains et une magnifique yole Seyler dont les propriétaires sont nos amis, Jean-Marie et Marie-Laure Fontenille, qui possèdent par ailleurs un monotype de Chatou surnommé *Piaf* et un runabout. Météo et parcours magnifiques en suivant les petits

bras de Seine, en passant sous le moulin de Connelles, devant le manoir de Louis Renault à Herqueville, avec sa maison de marinier, l'église et la mairie de Portejoie, en bord de Seine. Pose pique-nique sur le gazon d'une des très belles propriétés de bord de Seine. Excellente journée sans incident ni mauvaise surprise, le seul désagrément étant le retour vers Paris le dimanche soir !

À recommencer dès que possible. ■

Pierrick ROYNARD

Émilien Giret à la manœuvre



Fabrice et Pierrick à bord du canadien Clottu



Canoë français Chiffon ramé par Kareen



LES JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE

Week-end dédié au Patrimoine samedi 19 et dimanche 20 septembre 2020
au Hameau Fournaise à Chatou et à la Cour du Soleil à Carrières-sur-Seine



Le stand d'accueil

La collection de bateaux restaurés par Sequana ces dernières années était présentée durant tout le week-end aux promeneurs intéressés par l'histoire du Hameau, de la famille Fournaise et des constructeurs d'embarcations fluviales de la toute joyeuse période du canotage.

On pouvait aussi découvrir une partie de la Collection à Carrières-sur Seine dans la Cour du soleil.



Suzanne et Gaston au mouillage



Les p'tits bateaux du chantier Ballerin

À Chatou, on pouvait admirer la chaloupe à vapeur *Suzanne* sur l'eau, témoignage patrimonial d'exception, ainsi que des canoës et yoles fin XIX^e siècle.

Le bateau à propulsion électrique *Chloé* proposait des balades le long des rives impressionnistes de Chatou, de même que le Mistral *Gaston*.



Ville de Chatou et Madame sur le quai de Sequana



Entrée du garage-bove

Dimanche après-midi, le beau *Clottu*, canoë canadien, un Seyler Georges Ainé, récemment restauré par les équipes de Sequana, fleuri et béni à l'eau de Seine, a été remis à l'eau avec succès au son du sifflet de *Suzanne* et sous les applaudissements des invités.

En fin d'après-midi une émouvante cérémonie en mémoire de Jean-Jack Gardais, président de Sequana, disparu il y a un an, regroupait tous les bateaux pour un hommage amical.

Malgré des conditions sanitaires contraignantes, ce furent deux belles journées dans la plus pure tradition des amoureux de la voile et du canotage. ■

Bertrand CHAZARENC

ANIMATION AUTOUR DU PONTON DE LA GARE D'EAU

Le dimanche 13 septembre 2020

Pendant les Journées Européennes 2020, Sequana fut l'un des pôles attractifs du Hameau Fournaise.

L'association proposait, en plus de la visite de la collection de bateaux et de l'atelier, une balade sur la Seine que certains appelaient pompeusement croisières.

Trois bateaux étaient sur l'eau : *Suzanne*, notre chaloupe à vapeur, *Chloé*, notre bateau électrique et *Gaston*, notre voilier Mistral.

L'enregistrement en vue d'une navigation provoquait une grande animation sur le quai aux abords du ponton. Marie-Dominique, Annie et Anne-Marie essayaient de satisfaire les visiteurs. À notre demande, ils n'ont pas hésité à nous confier leurs coordonnées téléphoniques ou leur adresse mail afin de tracer leur passage sur les bateaux, Covid oblige !

L'embarquement et le débarquement des passagers furent des temps de légères agitations : de l'enfilage ou le retrait et désinfection des gilets de sauvetage et distanciation demandaient de la méthode.

Il faisait beau et tous étaient heureux et enthousiastes pour notre grand plaisir.

Certains s'y étaient pris trop tard, une petite déception se lisait sur leur visage mais très vite ils réagissaient en nous disant « À l'année prochaine » ! ■

Les hôtesse d'accueil :
Anne-Marie BALLERIN,
Marie-Dominique ROMAIN,
Annie RÉVOLLET



Les équipements de sécurité



L'embarquement



Départ pour une croisière sur le bras de Marly

LE CHANTIER DU DESPUJOLS GS

Malgré les contretemps dus à la pandémie, nous sommes aujourd'hui à un tournant dans la construction du DGS : nous voici prêts à poser les murailles.



La Barca Riva francese

Entretemps, l'expérience acquise et les beaux résultats obtenus nous ont rendus beaucoup plus audacieux dans nos choix techniques et nos processus de réalisation.

Nous avons donc décidé que le DGS devait mériter le titre de « Riva français » dont on se plaît à le qualifier ; les murailles, le pont et le tableau arrière seront donc en acajou vernis, seul le fond étant peint.

De plus, pour ne pas rester en manque de défi, aucune vis ou rivet ne devra être visible ! Les études sur table sont allées bon train ces derniers temps...

L'état des travaux d'interfaçage

Préalablement à la pose des murailles, il a été nécessaire de terminer la réalisation de toutes les tâches les plus diverses – et les plus insignifiantes – qui ne pourraient plus l'être une fois la coque fermée ; cela couvre aussi bien des travaux sur la coque proprement dit, que tous les travaux d'interfaçage de la coque avec tous les organes et équipements qu'elle abrite :

Réalisation et pose du plancher et du calepieds.

Réalisation des vaigrages

Perçage pour la mèche de safran et positionnement du secteur de gouvernail.



Système de serrage

Mise en place des supports de poulies et des câbles, et des câbles entre le tableau de bord et le secteur de gouvernail.

Réfection, mise en place et fixation du siège et du dossier.

Mise en place du moteur

- Perçage du passage de l'arbre d'hélice
- Calage de l'arbre d'hélice et du moteur
- Conception d'un nouveau support pour la nouvelle chaise de l'arbre d'hélice
- Retouches de peinture par endroits
- Conception d'un mode de construction des murailles innovant et audacieux
- Tests de montage des murailles tout à fait positif, ainsi que des outils ad hoc

La remise en état du moteur V8 Chrysler Marine de 5,2 l de cylindrée et 225 ch a pris du retard car toutes les pièces à remplacer sont importées des US. Ça y est désormais, elles sont arrivées. Le moteur ainsi réusiné est en cours de remontage ; il devrait nous offrir sa première symphonie en février 2021.

Hélice et arbre d'hélice

Le passage de l'arbre dans la quille a été percé. Un calcul d'hélice a été effectué, tenant compte des caractéristiques hydrodynamiques du bateau et de celles du moteur. Nous avons passé commande et réceptionné un arbre, une hélice, un tourteau et une chaise à sertir.

Le moteur (le deuxième) et l'arbre d'hélice sont alignés à 11° par rapport à l'horizontale. L'hélice, au diamètre de 12,5 pouces et au pas de 11,5 pouces, a été installée sur son arbre



L'hélice et son arbre

La sellerie

Le siège, son embase et le dossier ont été profondément modifiés pour pouvoir s'installer dans la coque.

Les vaigrages (flancs intérieurs du bateau et vides poches) ont été réalisés et protégés à l'époxy en attente d'être pris en charge par les Ateliers de l'Enfer pour y être recouverts.

L'électricité

Le tableau électrique a été installé sur la membrure M4b. La réalisation du faisceau électrique principal est terminée. Un plancher réduit a été installé, ainsi que le bac à batterie.

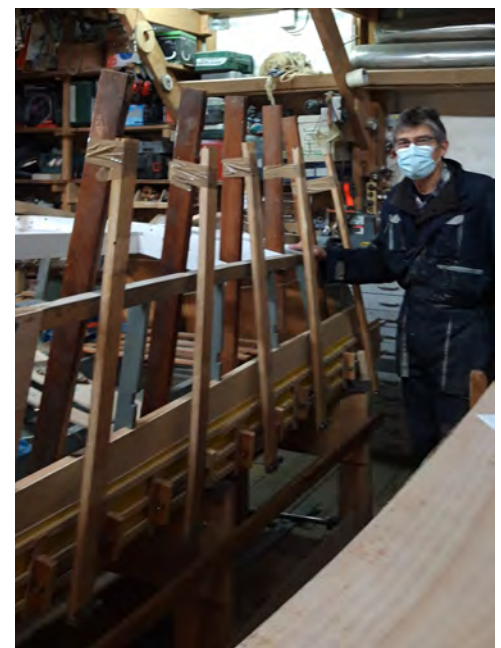
Actions à court terme (3 mois)

La coque sera réalisée en 2 plis croisés : premier pli en contreplaqué marine de 5 mm vissé et collé en diagonale aux infrastructures de la coque, deuxième pli en virures d'acajou de 18 cm de large et de 4 mm d'épaisseur collées à l'époxy au premier pli sur toute leur longueur au moyen d'outils de pressage spécialement développés à cet effet.

L'ensemble des barrots et lisses de pont aura préalablement été mis en place.

Le support de chaise sera réalisé de façon à pouvoir y introduire et y fixer provisoirement la chaise à sertir ; celle-ci ne pourra être sertie dans son support qu'après que le moteur définitif aura pu être installé. ■

Bernard CONDAMIN



Montage et serrage de la muraille

DU CÔTÉ DES CHANTIERS YOLES ET CANOËS

Tout d'abord une grande nouveauté, en partie gâchée, comme bien des événements par le contexte de la COVID 19, depuis janvier 2020 les chantiers *Yoles et Canoës* sont ouverts aux actifs les lundis et vendredis. Ils disposent même d'un espace dédié, avec un bel établi, aménagé par l'équipe de Bernard! Merci à lui et à toute son équipe, car c'est la première fois depuis plus de vingt ans que nous pouvons travailler dans de si bonnes conditions.

Cet espace est actuellement occupé par le chantier *Jean-Pierre*, canoë canadien Seyler (voir le détail du chantier plus bas).

Mais, à quoi avons-nous travaillé lorsque nous pouvions profiter de notre liberté de mouvement ? En voici le résumé :

Avirons

Au début de l'année, et en attendant de démarrer le chantier *Jean-Pierre* nous nous sommes attelés à décaper, gratter des avirons qu'Annie avait achetés au club de Maisons-Laffitte.

Nous avons aussi gratté et décapé les pelles de *Gibbon*. Nous prévoyons de les vernir au printemps prochain à défaut de n'avoir pu le faire au printemps dernier. Quoi qu'il en soit, elles sont bien entreposées et attendent sagement que nous puissions terminer leur toilette. Elles sont comme qui dirait en ... confinement. Mais ne vous inquiétez pas, nous les libérerons aussitôt que possible afin qu'elles aillent naviguer avec *Gibbon*.

Nous avons également redonné un coup de neuf (ponçage, vernissage) à deux paires d'avirons de *Triplette*. La troisième paire est en cours de restauration. Il était prévu qu'un stagiaire d'une école d'ébénisterie y travaille avec notre support mais son stage a été reporté à une date non encore définie.



Le chantier «pelles», avec Brigitte et Annie



Kareen et Guy au délignage d'acacia vert

Yoles et canoës français

Triplette

Le plancher et la barre de pieds de la nage ont été poncés et vernis. Son accastillage a été nettoyé, lustré.

Chiffon

Il est complètement verni, son support de rameur est restauré et il peut de nouveau naviguer sans soucis. *Chiffon* était d'ailleurs de sortie à Poses lors de la manifestation «Portes de Seine», le dimanche 13 septembre 2020.

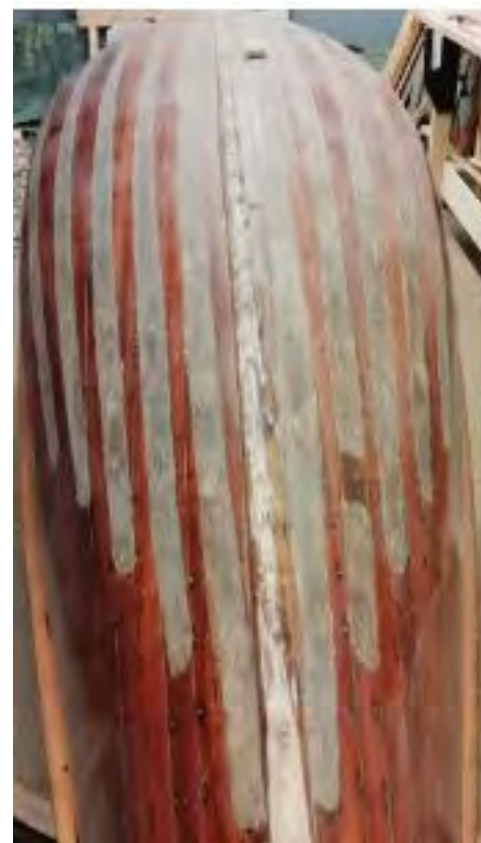
Canoës canadiens

Clottu

Les couches de vernis ont été appliquées, l'accastillage a été remonté et la bande molle posée. Voilà ! *Clottu* était tout beau pour sa remise à l'eau officielle le dimanche 20 septembre 2020 lors des journées du patrimoine 2020.



Le canoë canadien Jean-Pierre



Les rails d'échouage otés avant décapage

Jean-Pierre

Constat fait au démarrage du chantier: le bateau est en mauvais état. L'ancien propriétaire semble avoir voulu démarrer un chantier de restauration mais l'a laissé tel que. Il a de très nombreuses gerces et un grand nombre de membrures sont cassées. Il n'a plus d'étraves avant et arrière, les lattes de renfort ont été ôtées. Les ponts avant et arrière ainsi que l'hiloire sont fendus. L'accastillage est détérioré. Bref nous allons nous attaquer à un grand chantier !



Guy d'Houilles dans ses œuvres...



Taille de membrures en acacia vert



Brigitte, en travail masqué



Remplacement des membrures

- Décapage complet du canoë.
- Remplacement progressif des membrures pour éviter que le canoë ne perde sa forme. Les nouvelles membrures ont été débitées à partir de troncs d'acacia donnés par l'YCIF, puis sciées, rabotées, poncées et mises en forme avant d'être posées et clouées (clous retournés en laiton à défaut d'avoir pu trouver sur le marché des clous en cuivre au bon diamètre). Il reste encore six membrures à remplacer.
- Fabrication des étraves avant et arrière : acacia débité, pièces mises en forme (galbées)
- Restauration des assises, des dérives latérales et de leur support. Première couche de vernis appliquée.
- Décapage du mât et des pièces d'accastillage en laiton



Ça gratte, ça gratte dans le garage à bateaux!



Pose et assemblage de membrures d'acacia avec la technique du clou agrafé

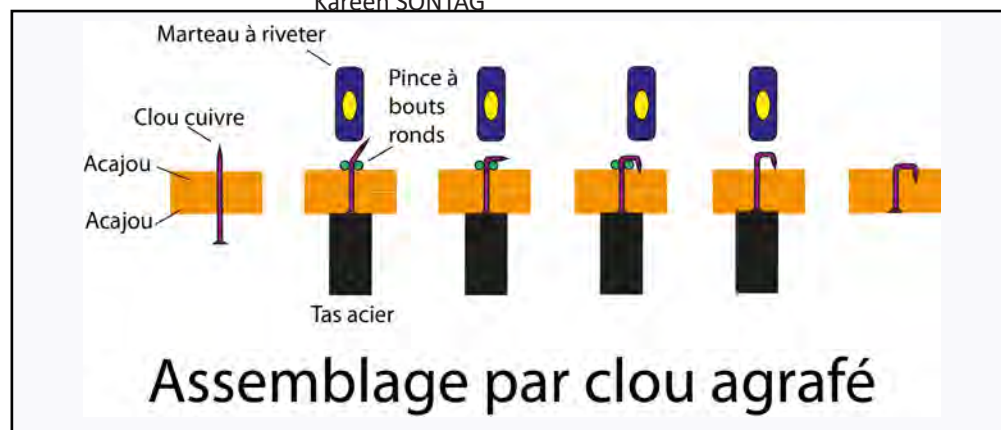
Voilà c'est tout pour cette fois ! En espérant pour 2021 avoir plus de jours de chantiers et donc beaucoup de choses à vous relater dans la prochaine Feuille à l'Envers.

Un dernier message, si vous passez sur l'île un lundi ou un vendredi, n'hésitez pas à frapper à la porte, nous vous ferons visiter les chantiers avec un grand plaisir et dans le respect des règles sanitaires. ■



Guy d'Houilles

Kareen SONTAG



Principaux travaux réalisés à ce jour par Brigitte, Annie, Guy d'Houilles, Pierrick et moi-même.

LES DERNIÈRES NOUVELLES ... DE SUZANNE

La réparation du passavant tribord

À l'occasion d'un carénage complet au printemps 2020, installé un peu à l'étroit sous l'auvent, Suzanne a malencontreusement basculé sur tribord un peu violemment, suffisamment pour casser le passavant tribord sur près de deux mètres.

En septembre, Roger, Yves, Jean-Paul et Marc-André se sont penchés sur le berceau de Suzanne. Notre chère chaloupe s'est cassée un bras ou plutôt le passavant tribord.

Une fois posée sur une ligne de tins et maintenue par les «bois de justice» la Belle attendait son intervention... chirurgicale.

En effet la fracture, de près de deux mètres de longueur, est assez spectaculaire. Le passavant est largement fissuré et les deux parties du plat-bord, côté hiloire et côté liston ne sont plus alignées dans le même plan. La partie extérieure est à environ 10 millimètres au-dessus du liston qui lui même a été déplacé par le choc.



La fissure sur le plat-bord et hiloire

Cette différence de niveau était due à l'arrachement des vis qui fixaient le passavant à l'extérieur sur le bordé et en son milieu sur la serre-bauquière.

Les vis ne retombant plus exactement dans leur logement, le plat-bord était dix millimètres plus haut que le liston.

Dans un premier temps, nous avons, à l'aide d'un maillet vigoureux et d'un martyr absorbant, redescendu le plat-bord qui a, de ce fait, retrouvé son alignement mais la fracture subsistait.

À l'aide de trois serre-joints et de martyrs, nous avons rapproché fermement les deux parties du plat-bord qui sous la pression ont repris leur place initiale. Et la fissure s'est atténuée sans pour autant disparaître complètement. Mais là nous savions ce qu'il fallait faire pour réparer.

Ceci nous a indiqué que les deux faces portantes s'accordaient pour reprendre leur position harmonieuse. Nous avons alors gratté la peinture du plat bord jusqu'à atteindre le bois pour voir où se situaient les vis d'ancrage dans le but ultérieur d'en consolider la structure.

Nous avons eu alors l'idée de recoller ces deux parties avec de la colle époxy.

Dans un premier temps nous avons ouvert (en l'accentuant franchement), la fracture en utilisant des tournevis de proche en proche et avons maintenu cette ouverture par de petites cales biaises.



Rattrapage de la fissure par serre-joints

Ensuite nous avons posé de chaque côté de la fissure du ruban adhésif afin que la colle époxy ne se répande pas intempestivement sur le plat-bord.

Un fois la magique mixture élaborée, Roger et moi l'avons fait pénétrer sans coup férir dans la fissure béante.

Puis une fois la colle étalée, une série de serre-joints a fait l'affaire pour maintenir très fermement les deux parties du plat-bord en place.



Ouverture de la fracture en utilisant des tournevis

Mais l'histoire ne se termine pas là. Nous avons repéré l'espace des vis du plat-bord dans le bordé et dans la serre-bauquière et nous devons pour consolider l'affaire remettre des vis intermédiaires afin de maintenir solidement le tout.



Il ne restera par la suite qu'à enduire et peindre. Une couche, puis une deuxième et ainsi de suite... ■

...Chez SEQUANA on ne lésine pas.

Marc-André DUBOUT



LES DERNIÈRES NOUVELLES ... DE SUZANNE

La réparation du passavant tribord

Marc-André DUBOUT

Index

Aujourd'hui pose des vis de fixation du plat-bord avec le bordé et la serre-bauquière. Roger commence à percer le plat-bord avec un forêt et muni d'une fraise de manière à laisser pénétrer la tête de vis qui sera ensuite masquée par un tapon.



Ensuite on introduit la vis en faisant disparaître sa tête dans la partie fraisée (photo ci-dessus).



Enfin avec de la colle à bois on a introduit les tapons y compris sur le liston qui, lui aussi a été consolidé (photo ci-dessus).



Une fois la colle prise, il ne reste plus qu'à scier la partie débordante du tapon. C'est Yves qui s'en charge (photo ci-dessus).



Les morceaux d'acajou à partir desquels les tapons ont été débités.



Pour combler le déficit de niveau entre la partie poncée et le niveau réel du plat-bord, Yves a appliqué au pinceau de la colle époxy agrémentée de microbilles (photo ci-dessus).



Il ne reste plus qu'à poncer et à peindre. Pendant ce temps, Roger a consolidé l'hiloire, vissée sur le plat-bord. ■

Une ligne de tins est une série de pièces de bois (tins) sur laquelle repose la quille d'un navire dans une forme de radoub ou dans un dock flottant. Dans le cas présent la quille est posée sur la ligne de tins et suspendue aux bois de justice par ses sangles de levage.

Une hiloire désigne à l'origine un élément d'architecture d'un navire: un renfort longitudinal principal, situé sur ou sous un pont, il est perpendiculaire à un barrot, qui lui est situé dans le sens transversal du navire, et court sur la longueur du ou des ponts. Il s'avère que le mot est utilisé de nos jours différemment, le terme désigne également le surbau d'une cale.

Liston : longue bande de bois protectrice qui, au dessus de la ligne de flottaison, s'étire sur toute la longueur de la coque d'une embarcation ou d'un navire.

Passavant : plat-bord qui fait communiquer l'avant et l'arrière d'un navire.

Serre-bauquière : c'est une planche plus ou moins épaisse qu'on applique à l'intérieur de la coque, au-dessus des membrures pour lier ses membres entre eux et faire le revêtement interne du bateau.

Tapon : petit morceau de bois cylindrique qui vient se coller dans la partie fraisée du plat-bord dans le but de masquer la tête de vis.

Les bois de justice : à cause de sa ressemblance avec un gibet, les Séquanais ont baptisé ironiquement «bois de justice» le portique de levage de l'atelier. On n'y suspend que des bateaux ou des machines !

Monsieur Georges Schindler

Nous revenons sur le décès en mars 2019 de Georges Schindler (1932-2019), le père donateur de la Chaloupe à vapeur *Suzanne*.

Petit-fils d'une illustre famille de concepteurs et constructeurs de bateaux à vapeur, installée rue de Chalon à Paris, Georges s'intéresse de longue date à notre activité et nous rend souvent visite, jusqu'au jour où il nous apporte d'anciens plans de chaloupes à vapeur.

Quelque temps après, il nous parle d'une machine à vapeur construite par les soins d'un grand oncle mécanicien qui œuvrait avec ses frères rue de Chalon. Puis un jour, il arrive avec une vieille caisse poussiéreuse dans l'Île de Chatou : c'était une authentique machine à vapeur construite par ses grands oncles.

La machine, de 1882, correspond à l'un des plans remis. L'aventure séquanais commence...

On connaît la suite ...

Sans Georges Schindler, cette merveilleuse aventure qui se relaie, d'année en année, grâce aux soins des bénévoles prodigués à la chaloupe *Suzanne*, n'aurait jamais existé. Les Séquanais ne pourront oublier cette aventure qui se perpétuera et aujourd'hui, nous sommes tristes, tristes de perdre celui



Lancement de Suzanne en juin 2006.

qui nous a fait rêver, celui qui était des nôtres et que nous aimions.

Georges Schindler ne manquait pas une fête de Sequana pour naviguer à bord de *Suzanne*. ■

Marc-André DUBOUT



Alain de Goncourt

Au départ, Alain est un voileux. Il a un dériveur au CVP (Cercle de la voile de Paris) à Meulan. Puis il adhère au CVBS (Montesson) où il a un Vent d'Ouest et participe aux régates avec comme équipiers principalement ses enfants ou les enfants de Jean-Claude Delvat.

Lorsqu'il prend sa retraite il rejoint l'équipe des MIB (les travailleurs du mardi à Montesson) et nous apprécions d'abord ses talents de mécanicien en utilisant les outils de CAO pour réaliser des chariots de mise à l'eau pour les dériveurs du club.

Mais le bois lui manque, comme à trois autres MIB (Jean-Claude Delvat, Patrick Restous et moi-même) et en 2011 nous adhérons à Sequana. C'est le groupe des « Montessonais » comme on nous surnomme à l'époque. Il est dans mon équipe pour restaurer le Plongeon *Zabeth* puis il est responsable de la restauration du monotype de Chatou *Quod Amo* puis du Mistral *Gaston*. Il apporte beaucoup de rigueur dans les restaurations; certains le trouvent même trop tatillon, mais le résultat final est beau et bien là.

Des problèmes de santé ne lui permettront pas de terminer *Gaston*. Mais il est toujours présent avec Christiane pour les fêtes, petit salé et galette. À Montesson, Pierre Toureau nous a donné deux bateaux : un plongeon et un canot Aubin. Alain revient à Montesson pour la restauration de ce canot. Malheureusement il ne verra pas la fin des travaux mais nous les terminerons en pensant à lui. ■

Jean-Pierre FRESSON

LE CERCLE DU BATEAU-ATELIER DE VERNON



Lady au mouillage

Dans cette période où tout semble se resserrer et se focaliser autour d'une violence prégnante, où le vivre ensemble a bien du mal à former une digue face à l'individualisme et le dogmatisme, où pourtant la nature nous offre cet automne d'incroyables couleurs...

Commençons par une reconnaissance dont nous pouvons être grandement fier : le prix Geste d'Or !!

Le Geste d'Or est une grande association française à rayonnement international, profondément ancrée autour des valeurs du compagnonnage.

Elle rassemble les acteurs du patrimoine bâti et territorial qui militent pour le respect des gestes d'excellence et leur transmission, la préservation des patrimoines culturels, l'intelligence autour du recyclage protégeant les ressources. Chaque année, elle organise un grand concours et remet un

certain nombre de prix récompensant les meilleurs projets.

Nous avons été sollicités pour présenter l'action du Cercle autour de la rénovation bénévole de notre bateau et de l'impact de nos ateliers dont la gratuité permet une mixité sociale au cœur de notre territoire. Nous avons transmis un dossier qui a rejoint ceux de nombreux candidats de très grandes valeurs.

Au final, le jury d'experts a primé notre association en la récompensant du Grand prix Usages et Usagers qui met en évidence une action positive dans le domaine de l'innovation sociale.

Nous pouvons être fiers de ce que nous avons fait autour de notre slogan la Seine Ensemble !!

Poursuivons par la joie du *Lady* d'être depuis peu dans son port d'hiver aux Canisses où il est au calme, en effet il n'a pas à lutter contre les fortes vagues des péniches, voire très au calme du fait du confinement.

Nous allons, avec nos dynamiques bénévoles qui entretiennent le bateau, passer souvent le voir et commencer les travaux sur l'électricité qui en a bien besoin ! et aussi commander à Hydro D la révision hivernale de notre courageux moteur.

Concluons par l'envie de faire aussi bien et encore mieux la saison prochaine, envie nourrie par l'arrivée cette année de nouveaux adhérents qui partagent nos valeurs et nous apportent en plus de leurs idées, leur enthousiasme et leur souhait de voir grandir notre Cercle ! ■

Jérôme HENRY - Président

CURSUS VOILE ET PATRIMOINE

Un chantier admirable



Le Morbic 11

En deux ans, le chantier d'insertion Coursus Voile et Patrimoine, installé sur la base nautique de Poses, que nous connaissons bien, a réussi à produire en deux petites années plusieurs modèles intéressant une clientèle assez variée.

Il s'agit d'une gamme classique de bateaux en bois, réalisés sur la base de plans d'architecte voile-aviron, dans les séries Mesquer et Morbic 11 et la gamme Pivert réalisée à partir de techniques modernes de construction sur structure longitudinale en bois massif, le tout constituant une base unique avec des possibilités multiples pour la promenade, la pêche, le sport, la randonnée.

Le chantier Coursus Voile et Patrimoine peut également réaliser des avirons et espars, des bateaux sur commande et des restaurations.

Une petite dizaine de salariés a été formée par Gil Molinier, le charpentier de marine attaché à la structure.

Une politique commerciale est élaborée actuellement, fondée sur la vente ou la location des embarcations produites ; il s'agit maintenant de faire connaître et accroître la notoriété du chantier et obtenir des commandes de particuliers ou de structures de loisirs ou de sport. La période ne permet pas de planifier les événements promotionnels et présentations souhaitables, mais les contacts se multiplient et dès que cela sera possible, il est envisagé des manifestations sur des week-ends ou semaines commerciales sur des bases et clubs nautiques de la Région parisienne ou de Normandie. Ainsi, nous avons proposé que Sequana puisse accueillir une opération de ce type, au mois de mai ... Edmond Ballerín contribue à la création d'une newsletter.

Soutenons cette aventure. ■

<https://cursusvoile.fr/>

Laurence MALCORPI

LE CARRÉ DES CANOTIERS

Ayant fait le constat que des embarcations anciennes continuaient à disparaître, malgré l'action d'associations prestigieuses comme Sequana de Chatou, et que des sites de pratiques comme certains clubs nautiques ou anciennes guinguettes étaient détruits sans souci de préservation, Étienne Chopot, ancien CTN de la Fédération d'aviron, organisateur des premiers concours de restauration de bateaux patrimoniaux en 1994, Frédéric Delaive, docteur en histoire, et Michel Rioussset, historien des bords de Marne et actuel président, ont créé le Carré des Canotiers une association loi 1901, reconnue d'utilité publique, en 2010.

Un événement déclencheur

Ayant appris que les trophées et papiers d'un ancien champion de la Société Nautique de la Marne (aujourd'hui Aviron Marne Joinville) allaient être vendus chez un brocanteur de... Marseille sans que le club ne soit au courant, alors que sa famille habitait à côté, les créateurs du Carré furent réactifs : mandatés par le président de l'AMJ, ils prirent la route du sud pour racheter ces documents essentiels à l'histoire du club et de l'aviron.

Puis d'autres passionnés de l'histoire et du patrimoine du canotage et des loisirs et sports nautiques et d'autres associations les ont rejoints grâce à La Régate 1900, un rassemblement d'embarcations anciennes à l'aviron, à la pagaie et à la voile, organisé par la Communauté de Communes de Châtellerauld dans la Vienne, pour lequel le Carré des Canotiers apportera son aide historique et technique à partir de 2012. Cet événement unique en France a permis à des restaurateurs, collectionneurs, chercheurs ou simples amateurs de rejoindre le Carré. On pense par exemple à Michel Seyler, mémoire du canotage et descendant d'une grande famille de constructeurs des bords de la Seine et de la Marne dont les garages existent encore au Perreux, à Patrice de Ravel, libraire et ancien Conseiller technique national de la Fédération de canoë-kayak qui a initié l'exposition Canoës et kayaks, la découverte d'un nouveau monde au Musée national de la Marine et au Musée Adrien Mentienne à Bry-sur-Marne en 2004, pour laquelle les trois fondateurs ont largement participé à l'élaboration du catalogue d'exposition, tout comme pour celle organisée par le Musée de la Batellerie à Conflans-Sainte-Honorine en 1998, Le Patrimoine de l'Aviron, les Trophées. Mais également à Jean-Jacques Gallardo, charpentier de marine, l'un des maîtres d'œuvre de la réplique du Saint-Michel II, le voilier de Jules Verne à Nantes.

De ces rencontres a peu à peu émergé l'idée de créer une structure dédiée à la reconnaissance de l'histoire et du patrimoine des loisirs et sports nautiques.

Préserver et transmettre

La préservation, l'étude de ce patrimoine fluvial et sa diffusion auprès du public sont l'axe majeur des actions menées par le Carré des Canotiers. Cela concerne notamment les diverses embarcations que l'on peut parfois acheter, ou qui lui sont données.

Au fil des années le Carré a pu ainsi constituer un fonds suffisamment important pour qu'il lui soit maintenant possible de le montrer au public dans un lieu approprié et entièrement dédié à ces activités en eau douce. Or, ce lieu n'existe pas en France.

L'arrivée de nouveaux adhérents, à la compétence reconnue dans chacun de leurs domaines, et idéalement répartis dans des secteurs géographiques allant des bords de Marne aux bords de Seine, des pays de la Loire à la Normandie, à la Bretagne et d'autres régions de France, font maintenant du Carré des Canotiers une association à rayonnement national.

Le Carré travaille également en réseau avec d'autres associations comme Marne et Canotage, Yoles de Loire, Les Poissons des Arbres, Sequana ou TTBS -Thames Traditional Boats Society - en Angleterre, ainsi qu'avec les musées de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, de la Maison Fournaise de Chatou et de Nogent-sur-Marne. Des membres du Carré assurent une veille d'œuvres en vente, produisent des expertises étayées par des études. Ainsi, le musée de Nogent-sur-Marne a pu acquérir des trophées d'aviron et des tableaux de Ferdinand Gueldry, et la mairie de Joinville-le-Pont s'enrichir des esquisses de Bricoux, le peintre des fresques de la mairie de Joinville-le-Pont.

Le site internet (www.carredescanotiers.fr actuellement en cours de refonte) a été créé par Étienne Chopot il y a plus de dix ans pour recenser les constructeurs de plaisance en France (plus de 800 noms ont été retrouvés) ainsi que des photos et descriptions des embarcations anciennes encore existantes dont nombre mériteraient d'être exposées dans un musée tant elles sont révélatrices d'un art de vivre sur l'eau tel qu'il s'est développé à partir du XIX^e siècle. L'édition d'une newsletter entretient un lien régulier avec les adhérents et les institutions partenaires.

La barque Daumesnil



Un deux barré de course, constructeur Tellier, 1885





Les recherches historiques ont permis la réalisation d'une frise chronologique sur l'histoire du canotage, des loisirs et sports nautiques et de panneaux pédagogiques.

Le Carré des Canotiers participe régulièrement à des manifestations nautiques en France. Outre La Régate 1900 et le festival de Loire à Orléans, il a récemment collaboré à l'inauguration du stade nautique olympique de Vaires-sur-Marne : conjointement avec Marne et Canotage et l'AIFCK (L'Amicale des Internationaux Français de Canoë-Kayak), le Carré présentait dans un vaste espace des bateaux anciens, des panneaux thématiques et sa frise chronologique. Ces outils sont précieux pour transmettre l'histoire des loisirs et sports nautiques français largement méconnus du public.

Sauvegarder le patrimoine

Côté bateaux, le Carré s'efforce de réunir un panel représentatif des embarcations des différents loisirs et sports nautiques comme, par exemple, une authentique plate de Marne, une barque très ancienne du lac Daumesnil du bois de Vincennes à Paris, une norvégienne Seyler, un canot pliant, des canoës français, un deux barré de course des années 1880.

Grâce à une veille régulière, un des adhérents a réussi à acquérir un Rob Roy Impérial ayant appartenu au fils de Napoléon III. L'atelier de recherche du Carré a produit une étude sur ce petit canot à la pagaie publiée sous forme de cahier qui a permis l'inscription à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques de ce bateau exceptionnel.

Le Carré reçoit des dons de documents et objets comme la remarquable collection de la famille Plé, ancien champion et constructeurs de bateaux à Joinville-le-Pont. C'est le rôle du Carré des Canotiers, non seulement de sensibiliser l'opinion publique à l'intérêt de préserver cette mémoire collective, mais également d'alerter la puissance publique lorsque nécessaire pour que ce patrimoine reste sur notre territoire, et de pouvoir en racheter une partie lui-même, si besoin et selon ses moyens financiers. C'est la raison pour laquelle tout don est bienvenu, déductible des impôts, puisque le Carré est reconnu d'intérêt général.



Le stand au Festival de Loire, édition 2019

Nécessité d'un lieu emblématique

Trouver un lieu pour présenter les collections du Carré des Canotiers est une urgence. Le projet, prévoyant de réunir deux autres propriétés mitoyennes autour de l'Horloge, dans le périmètre de l'AMJ, a pris une tournure déterminante avec l'arrivée d'Emmanuel Alassœur, membre de l'association Les Poissons des Arbres de Châteauroux et architecte DPLG. Ses dessins du projet architectural du Carré, étayés et argumentés, ont immédiatement recueilli l'adhésion de la Mairie de Joinville-le-Pont ; son conseil municipal a alors approuvé le financement d'une étude de faisabilité. Avec la préemption de l'Horloge, restaurant

emblématique de l'histoire du canotage et des bords de Marne, par la Ville de Joinville en janvier 2020, le projet du Carré des Canotiers est entré dans une nouvelle phase : le Conseil Régional d'Île-de-France a accordé le label Patrimoine régional aux trois sites de l'Aviron Marne et Joinville, à l'Horloge et au Chalet des Canotiers, afin de bénéficier de subventions pour leur rénovation. Cette reconnaissance des instances régionales et locales laisse augurer la prochaine étape : l'installation du Carré des Canotiers dans l'un des anciens garages à bateaux de l'Horloge, une convention d'occupation et une remise des clés officielle, aboutissement de dix années d'efforts sans relâche. ■

Michel RIOUSSET
Président

Arrivée de la Norvégienne, Seyler constructeur



MARGOT



Le premier confinement de 2020 a été propice aux artistes de Sequana. Nous avons découvert une magnifique aquarelle due au pinceau de notre ami Bertrand Chazarenc : le clipper d'Argenteuil *Margot*, regatant aux rendez-vous de l'Erdre. À remarquer un des châteaux d'armateurs bordant la rivière. Nous savons que Bertrand a peint bien d'autres marines : nous en publierons quelques unes dans la prochaine Feuille à l'Envers, s'il veut bien nous les confier.

Vu sur le net à propos de Margot

Source : <https://www.bateauxbois.fr>

Sur la Seine, aux portes de la capitale, entre les ports d'Argenteuil et de Bezons, le cercle des voiliers de la basse-Seine, futur Cercle de la Voile de Paris (CVP), organisa des régates dès 1858. Et quelles régates ! Les clipper d'Argenteuil étaient de vrais monstres. Ainsi la coque de Margot ne mesure que 6 mètres, mais entre la pointe de son bout-dehors et l'extrémité de sa bôme, on compte 12 mètres. Pour un tirant d'eau de 1,10 mètre dérive basse, l'extrémité du pic pointe à 11,60 mètre au-dessus de l'eau, et la surface

de voile atteint 70 mètres carrés¹. Ces voiliers démarraient bien sûr au moindre souffle d'air, et, quand la brise forcissait, l'équipage se tenait le plus au vent possible, déplaçant éventuellement un lest mobile composé de sacs de sable. Car on n'imaginait pas encore de pratiquer le rappel à l'extérieur

- 1 Dimensions du Margot de Sequana :
Longueur hord tout : 11 m
Longueur de coque : 5,53 m
Largeur : 2,16 m
Surface de voilure : 65 m²

de la coque. Cette époque est assez connue du grand public, grâce aux oeuvres des impressionnistes qui fréquentaient beaucoup les bords de Seine. Ainsi, Gustave Caillebotte (1848-1894), peintre et grand collectionneur, fut un régatier acharné. ... Caillebotte posséda et conçut lui-même de nombreux bateaux, auxquels il offrait des voiles de soie, bien plus légères que celles coupées dans le plus fin des cotons d'Égypte, mais qui coûtaient 1000 francs de l'époque!

