

BULLETIN DE L'ASSOCIATION SEQUANA



Numéro 43

Avril 2019

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)



Sommaire



Éditorial, *J. J. Gardais*.....3
 Nouveau cap Sequana, *L. Malcorpi*.....4
 Tourisme au Hameau, *L. Malcorpi*5

Histoire
 Le Lutèce, *M. A. Dubout*.....6
 Catalogue Tellier, *E. Ballerin*.....8
 Monument historique, *M. A. Dubout*.....9
 Chantier Mallard, *P. Roynard*.....10
 Galiotes et nourrices, *E. Ballerin*.....14

Manifestations
 L'Océan Sénécal, *B. Chazarenc*.....15
 Le Botin navigue, *P. Roynard*.....16
 Un cotre à Poses, *P. Roynard*.....16
 Sortie de grange, *P. Roynard*.....17
 Voiles au fil de l'eau, *B. Chazarenc*.....18
 Fête du patrimoine :
 à Carrières, *E. Ballerin*.....18
 au Hameau Fournaise, *L. Malcorpi*.....19
 Les aventures de *Madame*, *P. Roynard* ...20
 Enghien rétro-nautique, *B. Chazarenc*.....21

Les chantiers

Travaux de *Suzanne*, *M. A. Dubout*.....22
 Sequana inundavit, *E. Ballerin*.....23
 Le Ville de Chatou, *B. Chazarenc*.....24
 Travaux dirigés, *B. Condamin*.....26
 Le Chat au chaud, *E. Ballerin*.....27
 Chantiers du dimanche, *A. Lesgars*.....27
 Roastbeef 320, *J.-P. Rouland*.....28
 Scènes de Seine, *L. Malcorpi*28

Actualités

Exposition *Gueldry*, *Musée de Nogent*.....29
 Georges Schindler, *M. A. Dubout*29

Relations extérieures

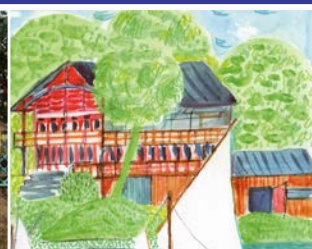
Marne & Canotage, *P. Roynard*.....30

Potins du ponton

Potins du ponton, *E. Ballerin*.....31

Sur l'eau

Allez Patrick ! , *C. Restous*.....32
 Les 30 ans de Sequana, programme.....32



Bulletin de l'association Sequana

La Feuille à l'Envers

Numéro 43, avril 2019

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

Directeur de la publication :
 Jean Jack Gardais

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 :
 Edmond Ballerin, Bertrand Chazarenc,
 Bernard Condamin, Marc André Dubout,
 Jean Jack Gardais, Annie Lesgars, Laurence Malcorpi,
 Patrick Ozanne, Catherine Restous, Paul Revollet,
 Jean-Paul Rouland, Pierrick Roynard

Crédit photos :
 A.A.M.F., AMERAMI, Art & Chiffons,
 Edmond Ballerin, Bertrand Chazarenc,
 Marc André Dubout, Pascale Guittoneau,
 Guy Lecuyer, Annie Lesgars, Robert Mallard,
 Laurence Malcorpi, musée de Nogent,
 musée d'Île-de-France, Paul Revollet,
 Pierrick Roynard, Marie-Pierre Tricard,

Illustrations / retouche :
 Edmond Ballerin, Bertrand Chazarenc,

Diffusion gratuite
 Reprographie William Copy



ÉDITORIAL

par Jean Jack Gardais
Président

L'année dernière, je vous présentais une équipe de Séquanais-bénévoles-passionnés, compétente, coordonnée, avançant dans un état d'esprit constructif et enthousiaste. Je confirme ! Et grâce à elle, les bonnes nouvelles se sont succédées et je suis heureux de vous les faire découvrir.

Le nouveau partenariat avec la Ville : il permet de tourner une des pages de l'histoire de Sequana que nous aurions préféré ne pas connaître à certains égards, mais que nous avons vécue avec lucidité, patience et responsabilité. Aujourd'hui, nous signons de beaux accords avec le maire de Chatou, Éric Dumoulin, à qui je veux rendre ici hommage pour son soutien et son intérêt tout particulier pour Sequana et le patrimoine du Hameau Fournaise. Confiance réciproque, ambitions culturelles et touristiques, de magnifiques projets nous attendent.

Sequana a 30 ans cette année ! Les équipes préparent l'événement qui saluera l'oeuvre patrimoniale exceptionnelle de l'association, enrichie au fil des années par les équipes successives, qui se sont passé le flambeau, la passion, les savoir-faire.

Deux nouveaux projets emblématiques

L'un, respectueusement aligné sur la vocation première de Sequana. En effet, nous allons restaurer *Margot*, une réplique récente du Clipper d'Argenteuil, projet émouvant par sa référence à l'époque impressionniste et à une navigation de plaisance de la Belle Époque où l'on s'autorisait quelques aventures techniques...

L'autre, moins reconnaissable dans la collection de Sequana (!), représente néanmoins un challenge important et sollicitera nos capacités d'accueil d'un public très demandeur pour des balades sur la Seine. En effet, nous mettrons prochainement à l'eau *Chloé*, un Duffy 21 FB, bateau de promenade électrique, qui fonctionnera les week-ends et sur demande pendant la semaine.

Et enfin, je me dois de vous donner de bonnes nouvelles du *Despujols Grand Sport*, et tout d'abord féliciter Bernard Condamin et les équipes liées à ce défi ; ils ont su faire face à de sérieuses complications de reconstruction de la coque ; ils ont surmonté leurs interrogations, empoigné leur courage et leur patience et viennent tout juste de visser les derniers bordages... Et le moteur me direz-vous ? Notre chasse au trésor, mondiale, s'est achevée par une double prise sur les bords du Lac Ontario : deux moteurs jumeaux, délaissés par leur ancien propriétaire, nous tendaient les bras, ont accepté de voyager en caisse sur l'Océan et ont élu domicile chez notre compère Claude qui les acclimate à l'idée de venir travailler pour le *DGS*. Ça avance ! Je pense que les mécènes de ce chantier d'exception seront heureux de ces progrès. J'appelle tous les bien-faiteurs potentiels à suivre le projet et à apporter leur contribution sur le site de la **Fondation du Patrimoine**. Je les en remercie chaleureusement par avance.

Je vous laisse savourer les pages suivantes de la traditionnelle Feuille à l'Envers.. Vous devriez constater comme moi, que Sequana est toujours **Sequana** !

SEQUANA : LE NOUVEAU CAP

Nous sommes mi-2018.

Sequana atteindra en 2019 un âge tout à fait respectable et s'apprête à tourner une page de son histoire ; en effet après sept années quelque peu mouvementées, le temps est venu de regonfler les voiles et le moral, et de regarder tous dans la même direction, en se fixant un nouveau CAP.



Groupe de travail «animation des actifs»

Les Séquanais actifs, ceux « de toujours », ceux « du temps de... », les nouveaux, les anciens, les très anciens, tous et toutes étaient conviés à un premier séminaire le 13 septembre 2018.

Un séminaire chez Sequana ? outil inhabituel, voire inconnu ... en général on refait le monde autour de la table de l'atelier ou sur l'eau par temps calme. Pourtant une trentaine de bénévoles étaient au rendez-vous.

Nous avons partagé le bilan de

notre situation, puis nous nous sommes attachés à définir notre stratégie à moyen et long terme :

Mettre en place et réussir le partenariat avec la ville de Chatou

Construire ensemble une nouvelle dynamique Sequana

Être responsable d'une telle collection de bateaux historiques suppose de :

- développer un projet patrimonial
- s'ouvrir à l'extérieur (enrichir nos réseaux, nouer des alliances, des partenariats)
- traiter les questions d'espaces de travail
- trouver des sources de financements
- assurer les animations (accueil, expositions, navigation, communication)
- réactiver la vocation environnementale de l'association

tout en assumant au quotidien nos chantiers, notre présence aux manifestations, et bien sûr, en protégeant notre culture conviviale, amicale, si précieuse chez Sequana.



Groupe de travail «animer le hameau, faire connaître la collection»

Cinq groupes de travail sont créés ; en voici les thèmes :

1. La collection « protéger et développer notre patrimoine »

- Que peut-on en dire ? doit-elle être complétée ? devons-nous rechercher et accueillir de nouveaux bateaux ?
- Comment la valoriser ? recherche, documentation, expositions à thème, échanges avec associations, musées
- Comment améliorer la présentation de la collection et le parcours de visite dans le garage à bateaux.

2. Les animations « faire découvrir, transmettre, motiver »

Accueil à la Gare d'eau

- Cycles de sensibilisation à la restauration et la re-construction de bateaux, réservés en priorité aux catoviens
- Fêtes du Hameau, fêtes de mise à l'eau des bateaux restaurés, Journées du Patrimoine, stands d'activités (maquettes, quiz, jeux...)

3. Locaux / Équipements : « rajeunir et optimiser nos espaces »

- intérieurs : réaffectation des surfaces, rangement, rénovation atelier et sanitaires, sécurité des locaux, des visiteurs, des bénévoles
- extérieurs : investissements prioritaires : ponton, mise à l'eau... en partenariat avec la Ville

4. Les membres actifs : « programmer, intégrer, former, motiver, réussir, fêter »

Les 60 actifs se partagent les travaux de chantiers, gouvernance, programmation, manifestations, relations extérieures et communication

- Chantiers : accueil/intégration des nouveaux membres – apprentissage aux techniques de restauration
- Navigation : formation au gréage et à la navigation, bateaux et remorques « toujours prêts »,
- Manifestations : travail sur l'organisation et la logistique des événements

5. Communication/image/notoriété

« faire savoir- faire connaître – échanger »

- La gare d'eau = notre premier support de comm !
- Plan de communication : marge de progrès !! : marque, site, réseaux sociaux, relations prospects, publications



Séminaire Sequana aux Rives de la Courtille

SEQUANA : LE NOUVEAU CAP



Groupe de travail «valoriser la collection»



Groupe de travail «optimiser les espaces»

Les responsables des groupes de travail ont mené un travail d'approfondissement (bilan – réflexion collective – choix d'orientation – priorités - mise en œuvre ...) et ont permis de lancer pas mal d'actions, aujourd'hui réalisées ou en cours de réalisation.

Mais nous sommes encore loin du but ! Il faudra encore beaucoup travailler, trouver les moyens financiers et humains, remobiliser régulièrement les équipes sur ce projet ; notre avenir, notre notoriété auprès du public, de nos partenaires et des milieux spécialisés en dépendent.

Nous en sommes tous convaincus.
Gardons le cap !

Laurence MALCORPI

CHANTIERS TOURISTIQUES

Avec la construction du voilier *Roastbeef* en 1995 Sequana initiait le principe de toujours travailler les portes de l'atelier grandes ouvertes. Les promeneurs du hameau Fournaise qui se présentent sont toujours accueillis par les bénévoles. Une idée que nous avons «piquée» au Mystic Seaport, (musée de l'Amérique et de la mer), considéré comme un musée maritime vivant.

Cela nous a donné l'idée d'organiser des cycles de sensibilisation à la restauration ou construction de bateaux du patrimoine d'Île-de-France, de créer une offre touristique en lien avec le musée Fournaise et l'association des Amis de la Maison Fournaise, de renouer avec des «ateliers» les mercredis de vacances scolaires pour des enfants de 5 à 10 ans, accompagnés.

Chatou ; ils visiteront l'atelier où se déroulent les restaurations et pourront s'entraîner aux gréage sur maquettes, nœuds marins, etc..

Nous croyons beaucoup en ce «chantier touristique» : cette activité sera très importante pour notre association, pour l'animation du Hameau Fournaise, pour l'attrait des deux restaurants, et enfin pour la notoriété l'Île des Impressionnistes.

En 2018 les bénévoles séquanais ont commencé à assurer des permanences de visites :

- le mardi, de 10h00 à 16h00
- le jeudi, de 10h00 à 16h00
- le samedi, de 14h00 à 17h00 (16h00 en hiver)
- le dimanche, de 11h00 à 17h00. (de 14h00 à 16h00 en hiver)

Les enfants découvriront l'histoire des bateaux de leur région, de la vie sur la rivière, des différents types de bateaux conservés à

Laurence MALCORPI - Edmond BALLERIN

Des demandes de visites en groupe peuvent être organisées sur demande.

Parmi tous les visiteurs de la Gare d'eau nous avons rencontré un public très diversifié et avons pu leur communiquer notre passion. Aujourd'hui des sociétés, des associations, des enseignants, des restaurants, des offices de tourisme, des comités d'entreprise ... nous contactent régulièrement pour des visites commentées.



Accueil personnalisé et commentaires par les acteurs des restaurations de bateaux.



L'atelier Sequana, une étape pour les curieux, promeneurs et randonneurs

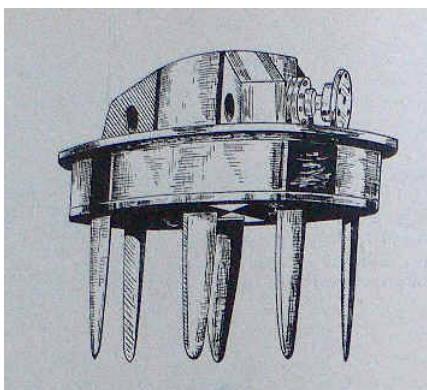
LE LUTÈCE

Le Lutèce au sec sur sa ligne de tins



Le *Lutèce* sister-ship du *Paris* porte bien sa devise. Gardien de notre bonne ville francilienne, c'est le bateau-pompe de la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris basée à Gennevilliers, dans la zone portuaire. Construits en 1937 par les chantiers navals franco-belges de Villeneuve-la-Garenne (Hauts-de-Seine), le *Paris* et le *Lutèce*, deux unités modernes, longues de 20 m. et d'un poids de 37 tonnes, étaient capables de combattre un feu situé à proximité du fleuve mais aussi d'alimenter des fourgons-pompes à terre.

Le *Lutèce* était extrêmement puissant, efficace et au sommet de la technologie avec sa propulsion Voith-Schneider développée en Autriche, à partir de 1926, par Ernst Schneider du groupe Voith. Sa mission première était d'assurer la sécurité des pavillons de l'Exposition universelle installés sur les rives de Seine entre les ponts de la Concorde et de Grenelle et plus tard, pendant la Seconde Guerre mondiale, pour protéger la capitale contre les incendies. C'est aussi un symbole, celui de la protection de notre capitale à l'aube de la dernière guerre qui se profilait à l'horizon des années trente. C'est dans ce contexte d'une guerre irrémédiablement prévisible que la décision fut prise de construire deux bateaux-pompes suffisamment puissants et novateurs pour pallier tout incendie en bordure du fleuve.



Caisson contenant le système de propulsion



Pendant la Guerre, le *Lutèce* avait lutté avec acharnement pour éteindre l'incendie des Grands Moulins que les Allemands avaient allumé pensant attirer la famine sur la capitale. Retiré du service en 1991 et remis sur un quai du port de Gennevilliers, le *Lutèce* agonisait et rouillait lentement mais inexorablement sous les yeux des pompiers qui y étaient fortement attachés.

Il se trouve qu'en 2015, la Brigade devait déménager et le bateau-pompe au sec depuis une vingtaine d'années sur une ligne de tins était appelé à quitter les lieux également. Alors que faire du *Lutèce* ? Le déchirer ? Le sauvegarder ?

La Brigade y est attachée. Pour les sapeurs-pompiers, qui l'ont servi, le *Lutèce* représente plus qu'un outil de travail. Alors que le *Paris* a été cédé à un particulier qui l'a transformé en bateau-logement, le *Lutèce*, désarmé est resté au sein des militaires qui l'ont servi. C'est par la Préfecture de Police que l'information de son existence a été transmise à AMERAMI et ce, grâce à l'exemple de la *Vigie* qui a ouvert la voie à une autre vie possible pour une unité de travail. En effet, le 14 septembre 2011, lors des « Trente ans d'AMERAMI » l'équipage de *Vigie* a eu le plaisir d'accueillir à bord le Directeur opérationnel des Services techniques et logistiques de la Préfecture de Police qui a été conquis par l'exemple d'une retraite bien méritée et d'une reconversion positive en terme d'image et de patrimoine pour un bateau qui a servi fidèlement pendant plus de quatre-vingts années la Préfecture de Police. C'est cette expérience qui par l'intermédiaire de ce fonctionnaire nous a amenés jusqu'à la ligne de flottaison du *Lutèce*.

Construit en 1937 par les Chantiers navals franco-belges de Villeneuve-la-Garenne (aujourd'hui Chantier naval Vandenbossche), le *Lutèce* est un bateau-pompe hors du commun pour son époque en bénéficiant d'une propulsion Voith-Schneider.

Longueur hors tout	20 m
Longueur de flottaison	19 m
Largeur hors tout	3,70 m
Profondeur de carène au milieu	1 m
Déplacement en eau	37 tonnes
Tirant d'eau	1,13 m
Tirant d'air	2,89 m
Vitesse moyenne sur la base de 1 km	21 km/h

Le Lutèce se caractérise par :

- une très grande maniabilité et des possibilités d'évolution rapide
- un vitesse maximale de 25 km/h
- une pompe à incendie donnant un débit variable de 120 m³ sous 20 kg et 380 m³ sous 5,5 kg
- une autonomie absolue au point de vue mécanique
- une stabilité parfaite

Le bateau se divise en cinq compartiments.

- Le premier, appelé coqueron avant, contient le puits aux chaînes d'ancre. Il est accessible par un trou d'homme.
- Le deuxième constitue le poste d'équipage aménagé avec deux couchettes repliables et deux coffres formant banquettes. L'accès se fait par un escalier débouchant dans la cabine de pilotage.
- Le troisième forme magasin dans sa partie inférieure et cabine de pilotage au-dessus. Un plancher avec trappe sépare les deux parties.

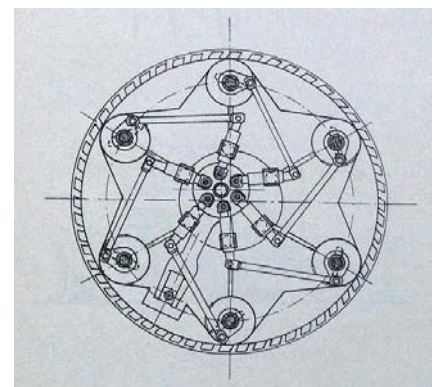


Schéma du système de propulsion VOITH-SCHNEIDER

La cabine de pilotage est vitrée sur tous les côtés et contient la timonerie pour la navigation et pour la commande de la pompe d'incendie. Elle est accessible du pont par deux portes situées sur chaque bord. À l'arrière se situent un WC à tribord et un lavabo à bâbord. Une porte permet l'accès à la salle des machines.

- Le quatrième compartiment constitue la salle des machines qui est recouverte par un rouf formant pont pour les manœuvres.
- Le cinquième compartiment appelé coqueron arrière contient les caissons à matériel et l'appareil propulseur.

Le propulseur

Le propulseur VOITH-SCHNEIDER (VSP en anglais) ou propulseur cycloïdal qui équipe les deux unités fait office d'hélice et de gouvernail. Il se compose d'un disque pourvu de six pales verticales et est situé à l'arrière du bateau, sous la coque sans former saillie. Il tourne autour d'une axe vertical dans le sens horaire inverse. Les pales ont un profil semblable à celui d'une aile d'avion et sont fixées au disque par une de leurs extrémités et ont un axe parallèle à l'axe de rotation du disque. Elles sont immergées. Capables de prendre des angles variables sous l'action des commandes, les pales sont entraînées par la rotation du disque et sont animées simultanément par un mouvement d'oscillation autour de leur axe obtenus par des bielles articulées et reliées à un plateau déplacé par un levier pivotant. Ce plateau est lui-même actionné par deux servo-moteurs. Rotation et oscillation sont simultanées. L'action du propulseur est commandée du poste de pilotage au moyen d'un volant et d'un levier dit «levier de pas». Le jeu de ces deux commandes se combine pour former un mouvement des pales tel que le propulseur tournant toujours dans le même sens assure tous les mouvements du bateau (marche avant, arrière, déplacement latéral). D'où sa forte maniabilité.

Le groupe électro-pompe

Le groupe électro-pompe d'épuisement est destiné à l'épuisement de l'eau dans les bateaux menaçant de couler et éventuellement à l'alimentation d'un ensemble grande puissance à courte distance, au moyen d'aspiraux ou de tuyaux d'alimentation. Il comprend :

- un moteur électrique à axe horizontal, type courant continu 110 volts, excitation shunt, commandé par un rhéostat de démarrage placé dans la salle des machines. Le moteur développe une puissance de 19 ch à 1500 t/mn,
- une pompe centrifuge à une seule turbine d'un débit horaire de 240 m³ à 2 kg. L'aspiration se fait au moyen de deux aspiraux par deux ou quatre orifices de 110 mm.
- un amorceur hydraulique, type «Giffard», alimenté par la pompe de service.



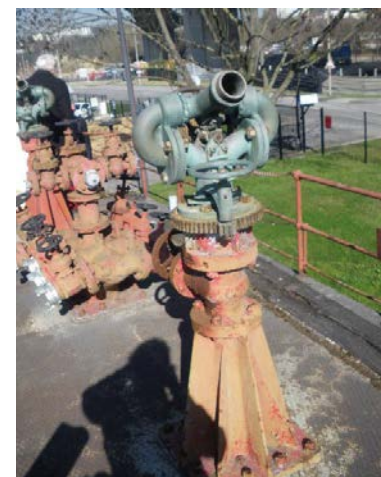
Pompe principale entraînée par le moteur SOMUA

L'équipage

L'équipage est composé de 7 hommes :

- un chef de bord, officier ou sous-officier, breveté pilote-mécanicien,
- un pilote, caporal ou sapeur, breveté pilote-mécanicien,
- un mécanicien, sapeur breveté pilote-mécanicien,
- un aide-mécanicien-électricien breveté pilote-mécanicien,
- un scaphandrier, caporal ou sapeur,
- deux marins-sapeurs.

Le Lutèce en opération sur la Seine (photo d'archives)

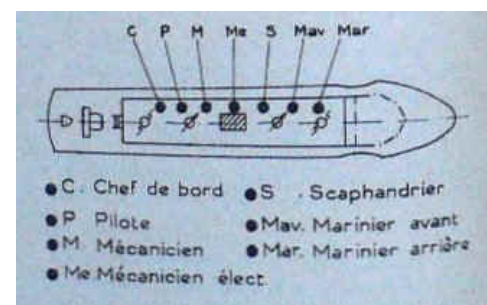


Canon à eau

À vos postes

À cet ordre chaque homme se porte à l'emplacement où l'appellent ses fonctions à savoir :

- le chef de bord sur la plate-forme de manœuvre, face au collecteur de refoulement
- le pilote dans la cabine, face au volant de pilotage
- le mécanicien et l'aide-mécanicien dans la salle des machines, le mécanicien à tribord, face au tableau des manomètres, l'aide-mécanicien-électricien, près du groupe électrogène
- le scaphandrier sur le quai face au chef de bord
- le marinier avant sur la plage avant, face au chef de bord
- le marinier arrière entre le youyou et le quai, face au chef de bord



À vos postes

La tenue est la «tenue de feu» avec bottillons en caoutchouc ou bottes en cuir non cloutées.

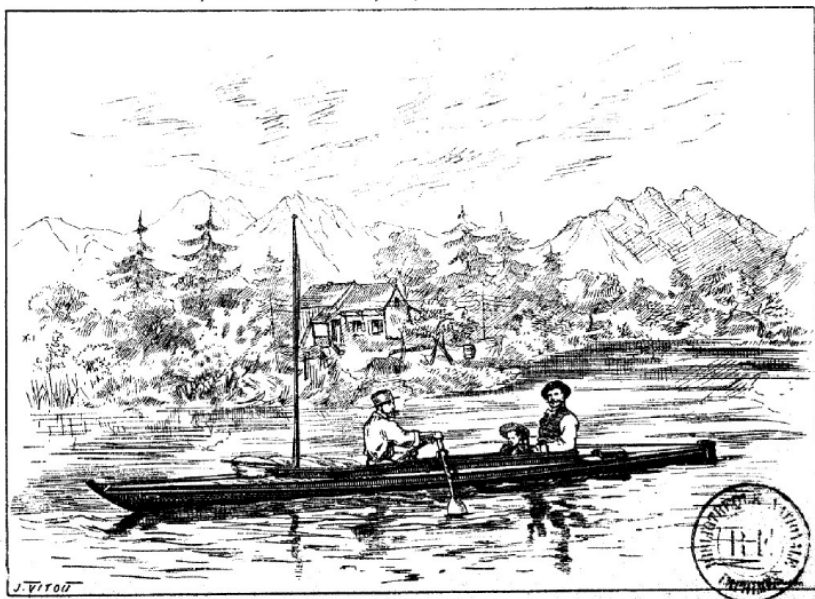
Malheureusement, AMERAMI très séduit par ce bateau aux formes harmonieuses et développant une puissance incomparable pour l'époque n'a pas pu acquérir cette unité. Le 16 juillet 2015 le *Lutèce*, vendu 4 000 € aux enchères, a été remis à l'eau et acheminé vers un chantier de l'Yonne pour y être transformé en établissement de fête. Son port d'attache serait *in fine* le canal de l'Ourcq.

Marc André DUBOUT

CATALOGUE TELLIER

sur le web

TELLIER, CONSTRUCTEUR, 52, QUAI DE LA RAPÉE, PARIS



En butinant⁽¹⁾ sur Gallica (Portail internet de la Bibliothèque nationale),

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k35339n.textelimage>

nous avons trouvé le catalogue original des embarcations de loisirs du chantier Auguste Tellier où fut construit le canoë *Zambèze* restauré par Sequana (cf la feuille à l'Envers n°42).

Nous y apprenons que notre canoë (le N°50) était gréé avec une *voile dite à compensation*, mais que signifie exactement ce terme ? C'est une voile au tiers bômée qui a une partie de sa surface en avant du mât, compensant ainsi l'absence de foc pour les virements de bord.

Dans ce catalogue on remarquera que toutes ces embarcations de loisirs à l'aviron ou à la pagaie disposaient d'une ou deux voiles de ce type. Étonnant, non ?

Plus loin nous découvrons le terme *barre à roue*. Nous pensons qu'il s'agit d'un safran à secteur comme celui de notre canoë *Zambèze* : de nos jours on entend par barre à roue le macaron de timonerie de grands yachts à voile de plus de 15 mètres !

Ces quelques pages web nous en apprennent un peu plus sur les productions du chantier parisien Auguste Tellier sis à Paris au 52 quai de la Rapée.

Edmond BALLERIN

(1) To browse en anglais se traduit par butiner

CANOË N° 50

LONGUEUR 6 MÈTRES
LARGEUR 76 CENTIMÈTRES

- **Construit tout en acajou**
- **Voile à compensation**
- **Installé pour un rameur avec ou sans barreur, les portants sont à charnières et en acier nickelé**
- **Deux pagayeurs, chacun leur dossier**

- **Le pontage d'avant est fermé par une porte mobile dans la cloison**
- **À l'arrière, capot en saillie, avec belle ferrure nickelée**
- **Barre de gouvernail à roue**
- **Construit à clins en acajou**
- **Une paire d'avirons, 1 gaffe, 2 pagayes (sic) à viroles**
- **Toutes les ferrures nickelées.**
- **5 couches de vernis.**

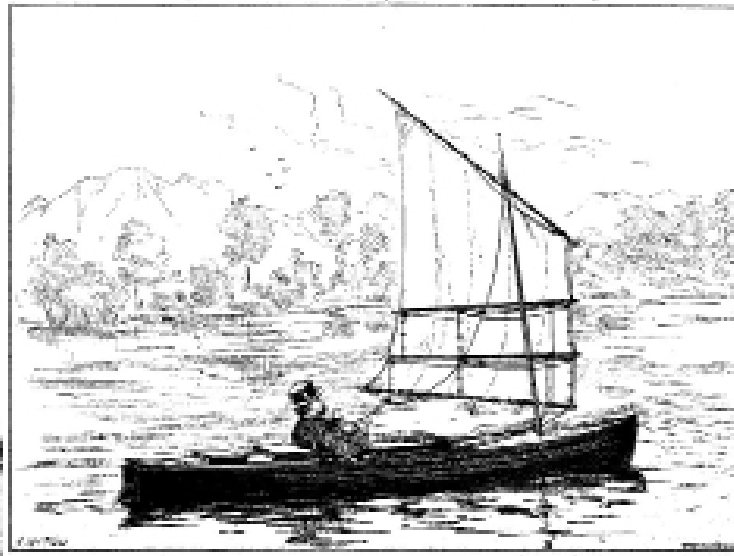
Nous construisons d'autres modèles

TELLIER, CONSTRUCTEUR, 52, QUAI DE LA RAPÉE, PARIS



Canoë canadien à voile au tiers

TELLIER, CONSTRUCTEUR, 52, QUAI DE LA RAPÉE, PARIS



Canoë canadien à voile de jonque

VIGIE

classée monument historique

L'ancienne vedette de surveillance de la Seine **Vigie** qui a œuvré de 1904 à 1985 au sein de la Brigade fluviale à Paris puis cédée à l'association AMERAMI et remise en service en 2010 pour les 110 ans de la Brigade fluviale, vient d'être classée Monument historique par le Préfet de la Région Île-de-France.

Acquise par le préfet Louis Lépine en novembre 1903 pour doter la Brigade fluviale de « canot moderne », **Vigie** est mise en service l'année suivante et dotée d'un moteur à pétrole Filtz d'une force de 16 ch.

En 1913, elle coule à l'écluse de la Monnaie et est renflouée le lendemain grâce à l'équipe de scaphandriers créée en mars 1912 par le préfet Lépine.

De 1904 à 1985 la **Vigie** a permis un très grand nombre de sauvetages : personnes tombées dans la Seine, accidents, tentatives de suicide, ainsi que des recherches, des récupérations de noyés et d'objets les plus divers. Liée à l'histoire de Paris et de la Seine elle a joué un rôle important durant la crue de 1910.

En novembre 1985, la **VIGIE** est retirée du service après quatre vingts ans de « bons et loyaux services » et remise à l'Association des Amis du Musée de la Mer pour l'Atlantique, aujourd'hui AMERAMI.

Au cours de son existence la **VIGIE** a connu plusieurs modes de propulsion selon l'évolution des techniques disponibles :

- moteur à pétrole Filtz,
- moteur Panhard de 24 ch (1908),
- moteur à essence Couach d'une puissance de 55 Cv (1955),
- moteur Renault Marine de 55 cv, (1970)
- machine à vapeur White & Sons (2008)

En l'espace d'un siècle, il est impossible d'imaginer qu'un canot de service, au travail intensif, n'ait pu subir de modifications. Ce sont ces modifications successives qui font la survie d'un bateau centenaire et fortement sollicité.

Le classement est évoqué pour la première fois en 1991 dans une lettre de Jacques Chauveau, Président d'AMERAMI adressée à Madame Aubert de la Division du Patrimoine mobilier.

La commission, considérant que ce navire avait déjà fait l'objet d'un examen qui avait conduit à son inscription à l'inventaire supplémentaire rejette cette proposition. Aucune trace de classement n'est retrouvée dans les archives d'AMERAMI.

Sur proposition du Président d'AMERAMI, l'amiral Thierry d'Arbonneau, l'association a instruit un dossier de classement en 2016 dont l'aboutissement vient d'être confirmé

par le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris en date du 23 octobre 2018:

« Est inscrite au titre des Monuments historiques : la vedette de la police fluviale **Vigie**, construite autour de 1900 appartenant à

l'Association AMERAMI, longueur 8,70 m, largeur 1,80 m, coque acier, habillage bois et amarrée à Paris, anse du fond de Rouvray devant les bâtiments des Canaux de Paris ».

Marc André DUBOUT



Festival de Loire 2017 : repos du président de Sequana et de Vigie entre deux tours de manège



Vigie, lors du Festival de Loire, navigue sur le canal d'Orléans encombré et contrairement à ses habitudes, Dominique Martel demande de l'eau !

RENCONTRE AVEC M. ROBERT MALLARD

120 ans de la vie d'un chantier nautique

Précisons qu'il y a trois chantiers Mallard en France, sans aucun lien familial entre eux : celui de Triel, sujet de cet article, celui des Mureaux, devenu magasin de légumes, et celui de la Rochelle. Sequana a rencontré M. Robert Mallard en septembre 2018, à l'occasion des journées du patrimoine pour la mise à l'eau du canot *Madame* à Triel, puis à nouveau en décembre de la même année. Il a alors complété l'interview donné en juin 2011 à l'association Triel mémoire, repris ci-dessous en partie. Ce chantier nautique, en continuité sur trois générations, donne un aperçu exceptionnel de la construction nautique sur une période de 120 ans.



M. Robert Mallard, 90 ans



Edit. Cauehois, à Chanteloup (S.-et-O.)
106. - TRIEL (S.-et-O.). - Quai de Seine - Maison MALLARD

Le chantier Mallard

« En 1896, mes grands-parents ont créé le chantier. Il n'y avait que la buvette, sans restaurant. La cale de mise à l'eau avec des rails et le treuil qui datent des années 20 fonctionnent toujours.

Moi, je suis né en 1928 dans cette maison, j'ai appris le métier sur place et ensuite, j'ai succédé à mon père, et j'ai maintenant 90 ans cette année 2018.

Mon grand-père, Victor, était normand, ma grand-mère, luxembourgeoise. M. André Berthonnet père, faisait équipe sur le chantier et était copain avec mon père. On avait aussi



Le chantier Mallard gardennait de magnifiques yachts à vapeur. Celui-ci appartenait vraisemblablement à Monsieur Howeman, de Verneuil

La forme des chapeaux de ces deux dames du premier plan nous situe la scène autour des années 30.

À gauche sur le ponton une périssoire

des ouvriers pour le chantier. Parmi les yachts en gardiennage, un des plus beaux, était celui de M. Howeman, de Verneuil.

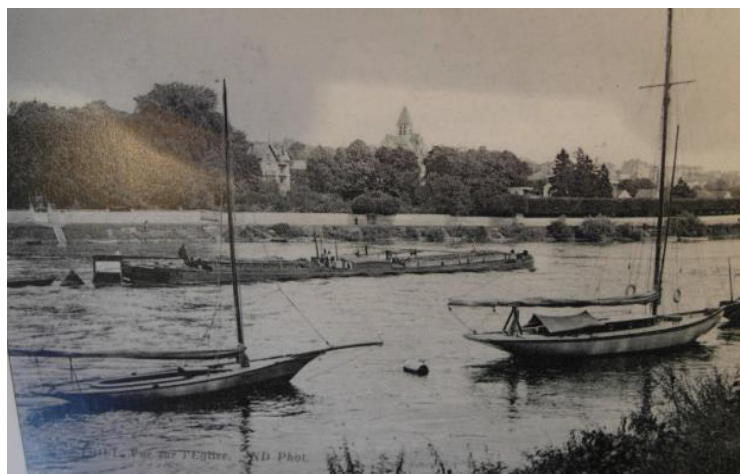
Le chantier Mallard de Triel entretenait et réparait des bateaux de plaisance de toute taille jusqu'à 20 mètres, aussi bien des yachts à moteur que des voiliers habitables. C'était toujours en bois jusque dans les années 60, puis plastique, mais c'est plutôt le bois notre spécialité. Nous avons travaillé sur beaucoup de plans Cornu, et nous avons même eu le propre bateau d'Eugène Cornu.



Sortie d'un yacht du chantier Mallard



Un monotype de Chatou au ponton Mallard



À droite : au premier plan un clipper d'Argenteuil précédé d'un croiseur de mer

Du fait de la proximité des clubs des Mureaux (YCIF et CVP), nous avons très souvent réparé des monotypes de Chatou, des Beluga, etc... On fabriquait aussi de petites embarcations locales, comme les chasse-canards et les norvégiennes. Aujourd'hui, seule l'activité gardiennage continue, et nous avons beaucoup de « laissés-pour-compte », c'est-à-dire des bateaux abandonnés par leurs propriétaires qui ne payent plus le gardiennage.

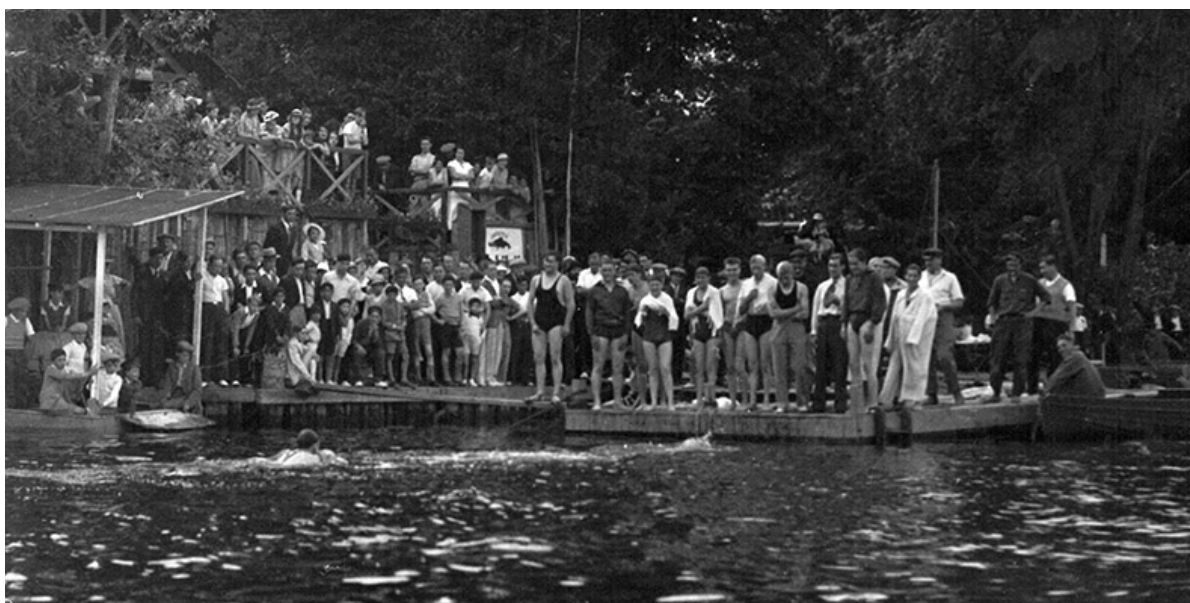
Dans l'entre-deux-guerres, beaucoup de jeunes de la région ont appris à nager chez nous, car devant le chantier, il y avait une baignade dans la Seine et la guinguette sur la berge était très fréquentée.

Une fois par an, était organisée par mes parents la chasse aux canards. Les nageurs devaient attraper des canards dont on avait coupé ou déplumé une aile afin d'éviter qu'ils

s'envolent. On disait à l'époque que c'était les trois quarts des canards pour les Mallard, car ils étaient bons nageurs. La photo date de juillet 1934, j'avais 6 ans. La chasse était ouverte aux hommes et aux femmes et on distribuait des récompenses.

N.D.L.R. : « mallard », en français comme en anglais, est le nom scientifique du canard colvert mâle

Une fois l'an les parents Mallard organisaient la «chasse aux canards» ouverte aux nageurs (et nageuses) de Triel



L'association de pêcheurs triellois organisait aussi chez nous, une fois par an, un concours de pêche. On pouvait pêcher des brochets dans la Seine. Après la pesée des poissons pour le concours, il y avait un apéro géant. La tradition du concours a perduré même après la guerre.

Les participants au concours de pêche défilaient dans tout Triel. Ils partaient en procession du restaurant « Chez Nous », 298 rue Paul Doumer, à la sortie de Triel et arrivaient rive gauche. Il y avait des musiciens, appartenant à La fanfare.»



Après le pêche, l'apéro géant.



Robert Mallard nous fait visiter son garage à bateaux



La terrasse lors de la crue de 1995



Le garage Mallard : l'histoire de la plaisance de Seine



Une norvégienne perchée

« Les passeurs étaient de service tous les jours, en deux équipes. Le tracteur de Robert Dupuis est tombé dans la Seine en voulant sortir trop tôt du bac. Il avait une remorque pleine de pommes de terre. Ils ont pu le ressortir de l'eau sans trop de dommage.

Mon père est décédé en 1957 et j'ai continué avec ma mère. Pour le restaurant, on avait des serveuses. On faisait terrasse en été et un peu de restauration au premier étage. Darry Cowl, lors du tournage du film « Le Remorqueur », venait déjeuner chez nous. Le restaurant a fonctionné jusqu'en 1974.

On a connu de nombreuses inondations. On démontait les moteurs pour les mettre en hauteur. En 1945, l'eau a été à 10 cm en dessous de la crue de 1910. En 1955, la crue était 15 cm en dessous de celle de 1945, une des dernières est 1995.»



Trois canoës canadiens au plafond, dont un Peterborough



Un runabout Ducoteau de 1968

Lors de la visite du chantier en décembre 2018, nous avons pu voir, émerveillés, de nombreuses embarcations anciennes en bois, dériveurs, petits quillards, deux runabouts, un Riva et un Ducoteau de 1968, un canoë français, et en regardant vers le plafond, d'autres canoës canadiens dont un Peterborough, des canots et yoles.

Pierrick ROYNARD



Mise à l'eau de Madame en utilisant les installations du chantier Mallard



La fête devant le chantier Mallard lors des Journées du Patrimoine de 2018

DES GALIOTES ET DES NOURRICES



La Galiote de Poissy : en fond le pont de Poissy et ses moulins pendus et la Cathédrale par John Gendall (1821) - Musée d'Île-de-France

Les services de transports fluviaux sur notre rivière en Île-de-France ont toujours existé. On trouve dès la fin du Moyen âge des témoignages de services de transport de passagers par bateaux halés. Au XVII^e et XVIII^e siècle le coche d'eau était un service public très utilisé pour le transport de passagers et de marchandises. Il fut réglementé sous le règne de Henri IV. Dans notre région de Seine d'aval les coches d'eau s'appelaient galiotes¹. Curieusement à la même époque le mot galiote qualifiait aussi des bateaux de mer : soit des petites galères en Méditerranée, soit des gros caboteurs à voiles en Mer du Nord. La galiote de Seine (ou coche d'eau) avait de gros avantages sur le coche de terre : horaires réguliers, calme, sécurité contre le brigandage, coûts réduits, prix fixes, bagages lourds ou volumineux, animaux etc... En revanche les voyages en galiote présentaient quelques inconvénients : lenteur, parcours limités, hygiène inexistante, promiscuité des voyageurs. À cause des crues et des étiages, de la rivière, la galiote ne fonctionnait que quelques mois par an.

La galiote de Rolleboise (son port d'attache) comme on l'appelait, circulait entre Poissy et Rolleboise avec des arrêts à Triel, Meulan et Mantes. Au début du XIX^e siècle la galiote était la merveille de Rolleboise. Son succès était dû à son faible coût et une grande demande de déplacements dans notre région, en particulier pour se rendre aux foires de Poissy. L'état et le profil des routes, comme la côte de Rolleboise, défavorisaient les véhicules hippomobiles. La mise en nourrice s'est développée au XVII^e siècle dans les milieux urbains. Au XVIII^e siècle la démographie de l'Île-de-France augmentant, de nombreuses paysannes prenaient des bébés en nourrice pour améliorer leur ordinaire.

Les nourrices devaient voyager assez loin pour aller chercher les bébés et empruntaient la galiote. L'ouvrage (anonyme) « Voyage en Normandie » publié en 1769, décrit déjà les nourrices et leurs compagnons de voyage à bord de la galiote :

(1) NDLR : Rappelons que la galiote Prudence a été le premier projet (non abouti) de reconstruction par Sequana.

*« De ce côté des nourrices en groupe
Au nez des spectateurs, torchant leurs marmailons,
Ici, des mendiants tout couverts de haillons
Plus loin, des soldats une troupe ».*

M. Ménard dans son « Voyage de Paris à la Roche-Guyon » trace en vers burlesques un tableau réaliste et peu confortable de la galiote :

*« Nous y soupçons légèrement
En attendant l'embarquement
Puis une honnête chambrière
Nous conduisit à la rivière.
La galiote nous reçut,
Dans laquelle bien fort il pue,
À cause de mainte nourrice
Qui dessous son cotillon pisse,
Et dont l'enfant disant papa,
Dedans sa couche fait caca ».*

La pratique devint tellement importante, que toute une infrastructure fut mise en place pour encadrer un véritable marché. Des bureaux de placement des nourrices étaient créés à Paris, Versailles ou Saint-Germain où ces nourrices étaient conduites par un meneur. Le marchandage réglait le prix de la pension, le père de l'enfant remettait son fardeau que la mère n'avait vu qu'une ou deux journées. Chaque nourrice devait présenter des certificats attestant une bonne vie et mœurs ainsi que le sevrage de son propre enfant sans que son lait soit tari.



Sources

- Association généalogique et historique des Yvelines-Nord
- Archives municipales de Poissy
- Wikipedia
- Le jardin du temps en pays mantois
- Musée Carnavalet
- Musée d'Île-de-France

À la porte du bureau des nourrices à Paris - 1874 par Miranda - Musée Carnavalet

Les retours des nourrices avec les bébés se faisaient d'abord par la route jusqu'à Poissy. Là s'organisait le voyage à bord de la galiote où les enfants étaient mis pêle-mêle dans de la paille sur le bateau dans des conditions d'hygiène déplorables au point où il fut fait même un procès à des propriétaires de galiote pour ne pas disposer de latrines à bord.

Ces pauvres nourrissons subissaient l'agression du milieu extérieur et pour beaucoup d'entre eux c'était leur seul et unique voyage. Les registres paroissiaux riverains contiennent des mentions fréquentes d'enfants morts sur le trajet de retour et enterrés dans les cimetières des villages-étapes, particulièrement à Rolleboise, transit obligatoire pour les nourrices qui reprenaient la route de Normandie en direction de Vernon et d'Évreux.

Tous les bateaux halés cessèrent leur trafic vers 1825, d'abord supplantés par les bateaux à roues à vapeur, puis par le chemin de fer à partir de 1850. Le trafic des nourrices ne cessa pas pour autant : avec la vapeur, l'industrialisation de la France et la nouvelle bourgeoisie des affaires, les nourrices venaient « nourrir sur lieu », c'est-à-dire comme domestiques dans la famille bourgeoise du nourrisson. La guerre de 14-18 marqua la fin de l'industrie des « nourrices sur lieu ».

L'OCEAN DE PROMENADE SÉNÉCAL

Origine, caractéristiques, expertise, restauration

L'« océan » dont nous avons fait l'acquisition auprès de Franck Jourdan, collectionneur à Meulan, possède uniquement une plaque constructeur gravée :

« Construction navales A. SÉNÉCAL, Les Mureaux, Seine-et-Oise » sans date de construction.

Après recherches auprès des archives des Mureaux et de Meulan, nous savons que le chantier Sénécal était situé près de la plage de la Sangle à côté du Cercle de Voile de Paris qui avait quitté le bassin d'Argenteuil en 1893. Plus tard le chantier G. de Coninck et Cie à Meulan rachètera le chantier Sénécal puis le chantier Pitre à Maisons-Laffitte où il s'établira en 1910.

Le gréement cat-boat est apparu en 1856 avec le bateau américain *New-York* qui va sonner le glas des petits bateaux à quille de 5 m par l'apparition de la dérive et des clippers de Seine aux garde-robes colossales.

Notre bateau mesure 5 m de long, 1,60 m au maître bau et un tirant d'eau de 50 cm. C'est un canot en forme, gréé en cat-boat, avec bordés jointifs en acajou et membrures ployées en acacia. La quille est rehaussée en chêne avec petite voûte. Mât et pic sont en bambou et la voile aurique de 12 m² est à bordure libre.

La restauration du bateau menée par une équipe de huit personnes, Pierre Amsalem, Bernard Romain, Bernard Boniface, Bertrand Chazarenc (chef de chantier), Claude Giasson, Guy Lécuyer, et Gilles Mouquet a débuté le 1^{er} février 2017 pour se terminer aux Journées du Patrimoine le 14 septembre 2018, date de la mise à l'eau.

Une sérieuse expertise nous a contraints à remplacer les préceintes (refaites en iroko), quatre virures et trois partiellement. L'étrave a été remplacée en hêtre.

L'équipe du chantier



Le New-York, dériveur américain, à l'origine des «clippers d'Argenteuil»

Le calfatage a été fait dans les règles avec de l'étope et (ou) du chanvre torsadé goudronné.

Le rivetage des membrures est en cuivre (environ 800 rivets). Les fonds (galbords et quille) ont été enduits de goudron de Norvège.

À l'instar de l'article de la revue *Le Yacht* de 1887 et du dessin de Maurice Chevreux, des « boîtes à air » ont été installées pour assurer la flottabilité. Quatre avirons ont été confectionnés ainsi que des cale-pieds.

La voile en polycoton a été taillée aux Ateliers

Des avirons made in Gare d'eau



de l'Enfer à Douarnenez par l'équipe des stagiaires de Loïc Hardoin.

L'accastillage comporte trois poulies havraises pour le gréement et un palan frappé sur l'étambot, trois réas en laiton sur l'étambrai, trois taquets en laiton pour la drisse de misaine, le pic et l'étauquage de la voile.

Une cadène en bronze a été posée à l'avant de l'étrave sur laquelle se fixe un ridoir en laiton et un étai en câble en acier fixé au sommet du mât par une herse ainsi qu'une bande molle en laiton de l'étrave au safran.

Bertrand CHAZARENC

Sources : J. Mauviel, F. Puget, D. Charles.

Enfin de l'eau de Seine pour le Ville de Chatou



LE BATEAU-ATELIER D'AUVERS Et maintenant le Botin navigue !



Arrivée du convoi exceptionnel



Une première mise à l'eau, c'est toujours la fête !

Pour ce chantier dont Sequana a assuré la coordination, chaque journée du Patrimoine a été une nouvelle étape : Les Journées européennes du Patrimoine de septembre 2017 ont vu la fin du chantier et présentation du *Botin* à terre, devant la mairie d'Auvers (voir la Feuille à l'Envers n° 42) Les Journées européennes du Patrimoine de septembre 2018 ont vu la mise à l'eau du bateau avec sa motorisation électrique.

Entre les deux Journées européennes du Patrimoine, les participants locaux au chantier ont créé l'Association des Amis du Bateau d'Auvers, qui a pris le relais pour les opérations de mise à l'eau et pour la motorisation.

Il s'agit d'un moteur électrique de type hors-bord, modèle E-propulsion 6.0L de 6 kW, et deux batteries lithium-ion de 48 V) le tout financé par un sponsor local. Cette installation s'est effectuée facilement, ce qui permet de mesurer le progrès en matière de motorisation électrique depuis la gabare *Dénicheur* d'il y a 10 ans.



Ci-dessus : le moteur hors-bord électrique.

Ci-contre : le Botin en cours d'essai de navigation.

La prochaine étape sera administrative : la certification du bateau pour qu'il puisse naviguer régulièrement sur l'Oise.

Pierrick ROYNARD



INAUGURATION D'UN COTRE DE PAIMPOL à la base de Léry-Poses, le 30 juin 2018



Cotre de Paimpol sur le lac du Mesnil de Léry-Poses



Les monotypes Nymphée et Quod Amo au mouillage

La base de Léry-Poses s'est dotée d'un cotre en bois spécialement conçu pour des personnes à mobilité réduite. Construit à Paimpol sur le modèle traditionnel local, il

a été inauguré en présence de la sénatrice de l'Eure, Mme Nicole Durantou, et diverses personnalités et associations, dont Sequana, venue avec deux monotypes de Chatou qui

ont accompagné la première sortie du cotre sur le plan d'eau du Lac du Mesnil.

Pierrick ROYNARD

SORTIE DE GRANGE

d'un monotype de Chatou des années 20

Grace à Jean-Philippe Brun, le président de la base de Léry-Poses, nous sommes rentrés en contact avec Monsieur et Madame Fontenille, habitant une maison en bord de Seine dans le charmant village de Tournedos. M. Pierre Fontenille, grand-père de Jean-Marie, membre de l'YCIF dans les années 30, naviguait sur un monotype de Chatou appelé *Piaf* acheté directement ou indirectement au constructeur Excelsior à Amphion-les-Bains (Évian). On sait que le monotype de Chatou a été très populaire non seulement sur la Seine, mais aussi sur les lacs d'Annecy et du Léman.

Après les années 30, et un peu de navigation dans les années 60, ce bateau avait été remis dans la propriété de Tournedos, sur des rondins, sans ber ni remorque, mais protégé. Pierrick et Edmond, venus voir « la bête » sont convenus avec les propriétaires qu'ils reviendraient en force, et avec les deux monotypes de Chatou sur leur remorque, l'objectif étant de sortir l'ancêtre de grange, puis de l'amener sur le lac du Mesnil de Léry-Poses avec l'une des deux remorques.

La sortie de la grange, après tant d'années, était un grand moment d'émotion, car le bateau, bien que très poussiéreux, était complet

et la coque en bon état (une humidification progressive avec des serpillères mouillées avait été préparée une semaine avant). La voile d'origine, avec le numéro 98, était très mûr, mais encore utilisable pour un essai par petit temps.

Ce monotype de Chatou est bien conforme à ceux que nous

connaissons, à part quelques menus détails, comme la présence de bastaques, et le pontage décoratif derrière le brise-lame.

La « biquette », une chèvre démontable don du club de Montesson, et remontée par Jean-Claude Delvat, nous a été d'un grand secours pour les opérations de transfert sur ber. Après un inventaire et un réarmement méticuleux, nous avons pu mettre *Piaf 98* sur la remorque de *Quod Amo*, le faire renaviguer sans trop de fuites, et même régater avec *Nymphée* et *Quod Amo*, dans une coupe des monotypes mémorable.



À gauche : les monotypes d'Annecy étaient équipés d'un brise-lames, bien utile contre le clapot du lac.

À droite : malgré son âge canonique, le *Piaf 98* réagit bien aux risées. Ci-dessous : mise à l'eau par la cale du Lac du Mesnil de Léry-Poses



Sortie de garage sur rouleaux



Grutage à l'aide de la chèvre du Club de voile Montesson



VOILES AU FIL DE L'EAU à l'YCIF, 2 et 3 juin 2018



Depuis 20 ans, le Yachting Club d'Île-de-France (YCIF) organise un grand rassemblement de bateaux classiques en Île-de-France. La crue de 2016 a obligé l'YCIF à reporter cet événement les 2 et 3 juin.

Étaient invités à participer les Vieux Safrans d'Annecy et leur monotype de Chatou *Alcofribas*, la série des Vauriens, les voiliers bois et *Roastbeef*, fidèle au plan d'eau des Mureaux



traditions de l'YCIF et une demande insistante pour que Sequana vienne en force.

Ainsi neuf bateaux et leurs équipages, venus de Chatou, ont pu passer un week-end de navigation ensoleillé et très convivial sur le plan d'eau historique des Mureaux. Étaient présents les deux monotypes *Quod Amo* et *Nymphée*, *Roastbeef* superbement rénové et toujours aussi élégant sur l'eau, le monotype de *Nogent-Joinville* très attendu, le Plongeon *Zabeth*, le Caneton *Loulou*, le Dinghy *Titou*, le Mistral *Gaston*, l'Hirondelle *Sequana*.

Avec le départ de la régata du CVP, plus de 80 bateaux étaient sur l'eau le dimanche. Un pique-nique sous les arbres, un copieux diner des équipages dans le hangar, une très belle journée le lendemain avec un peu plus de vent, remise des résultats et des prix. Une belle flottille qui restera dans les annales de l'YCIF et de Sequana. 🌿

Bertrand CHAZARENC



JOURNÉES DU PATRIMOINE dans la Cour du Soleil, à Carrières

Située en plein centre de Carrières-sur-Seine dans une réserve boisée de 15 000 m², la Cour du Soleil est destinée à devenir un site historique et culturel déjà très visité aux Journées du Patrimoine. Au programme de 2018, la vigne et les champignons, étaient les

La Cour du Soleil à Carrières-sur-Seine



sujets commentés par un vigneron-maraîcher carrillon*, Daniel Willemain, qui fait encore son vin. Il faut savoir que le village de Carrières a été avec Argenteuil et Montesson un des grands vignobles de la région parisienne. Les bôves étaient des galeries creusées dans le tuffeau et utilisées pour la fabrication du vin jusqu'à la crise du phylloxera en 1902.

Sur la cour s'ouvrent deux bôves qui ont accueilli depuis 1946 les installations et adhérents du Club naturiste du Soleil fondé par les époux Lecoq. Aujourd'hui propriété municipale, une bôve de la Cour du Soleil abrite des embarcations de Sequana.

Pendant les deux Journées européennes du Patrimoine, les voiliers et bateaux d'aviron récemment restaurés étaient présentés et commentés aux Carrillons tout étonnés de trouver des bateaux à cet endroit. Un stand de coloriage pour enfants avait pour thème les bateaux de la collection de Sequana.

Les Journées du Patrimoine à Carrières-sur-Seine ont permis à plus de 1 500 visiteurs de découvrir les sites historiques et culturels de Carrières-sur-Seine et l'association Sequana par la même occasion.

(*) Carrillons : habitants de Carrières-sur-Seine

JOURNÉES DU PATRIMOINE au Hameau Fournaise



Discours de Jean Jack Gardais

Un patrimoine « partagé »

Cette année, ce fut une préparation collective : les acteurs habituels du Hameau s'étaient concertés autour du thème défini par la Ville *Danses et Costumes 1850-1900*, ceci dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine dédiées à l' *Art du Partage*.



Belles toilettes des danseurs

Alors nous avons partagé ! partagé le Théâtre de Verdure avec le public venu nombreux, partagé la musique et la beauté des costumes avec les danseurs du groupe L'Empire de la Danse, la Danse de l'Empire, partagé



L'Empire de la Danse

l'ambiance canotière de Sequana qui mettait à l'eau le *Ville de Chatou*, dont le parrain n'était autre que Monsieur le Maire, partagé les



Le baptême à l'eau de Seine

bonnes crêpes sous les chapiteaux décorés, savouré un thé sur l'une des terrasses des restaurants, partagé l'histoire des lieux avec les Amis de la Maison Fournaise !



L'histoire des lieux par AAMF



Le «salon de thé» du restaurant Fournaise



Visiteurs matinaux à l'atelier



Les demoiselles du Service culturel habillées par Art & Chiffons

Dès le matin de ce dimanche très ensoleillé, toutes les équipes de la Ville – en costumes griffés Arts & Chiffons, - des associations, des restaurants étaient mobilisés, le public est apparu dès 11h00 et chacun a pu flâner d'un plaisir à l'autre, visiter les expositions



La boutique Sequana

du musée Fournaise et de la Galerie Bessières, s'attarder devant des costumes virevoltants, esquisser quelques pas retrouvés, se préparer pour une séance de photos à l'argentique, admirer les voiles gonflées sur l'eau ou encore le panache de Suzanne.

Belle notion que l'Art du Partage, non ?

Laurence MALCORPI

LES AVENTURES DE MADAME

Madame passe la nuit dans un bar à Paris

Madame a passé la nuit dans un bar à Paris. Sequana a fourni le bateau demandé par une agence de publicité pour le lancement du gin made in France « Bartholoméo » dans un lieu très branché, le « Buddha Bar » rue Boissy d'Anglas. Olivier Demanche, Bernard Bouchet et moi avons



escorté *Madame* pour passer la nuit au «Buddha Bar», en surmontant tous les obstacles : agents de sécurité aux abords de l'ambassade américaine, tranchées de travaux dans la rue, impossibilité de se garer avec la remorque ! Que ne fait-on pas pour la renommée de Sequana. 🍃

Pierrick ROYNARD



Une entrée remarquée



Une cargaison de ginj français

LES AVENTURES DE MADAME



Dames en costumes devant le chantier Mallard



Madame sur la cale historique du chantier



Madame à Triel

Aux journées du patrimoine 2017, *Madame* s'est partagée entre deux sites : le samedi à Triel, et le lendemain devant Sequana, pour accompagner l'inauguration du canot *Ville de Chatou*.

Invitée par l'association historique de Triel, *Madame* a été mise à l'eau depuis le chantier Mallard, puis a navigué exactement à l'endroit où Guy de Maupassant a été pris en photo en 1869 par le comte Primoli, avec, à son bord et en costumes Louis de Martino en Guy de Maupassant, Michèle Leroy en Madame Bizet, et Anne Marie Ballerin en Marie Dumas (fille d'Alexandre Dumas fils). La reconstitution était intégrale et particulièrement appréciée par la foule nombreuse venue y assister.

Pierrick ROYNARD

Ci-contre : Maupassant, et mesdames veuve Bizet et Marie Dumas

ENGHIEN-RETRO NAUTISME

5^e édition 28 - 29 avril 2018



Le lac d'Enghien, un terrain de jeu idéal pour les yoles de Sequana

L'Office du Tourisme et la Ville d'Enghien ont organisé samedi 28 et dimanche 29 avril 2018 le 5^e Festival de bateaux vapeur et de vieux gréements. Sequana était présent pour ce week-end de navigation avec plusieurs bateaux vapeur, voile, aviron.

Temps variable, navigation agréable, beaucoup de passagers sur les vapeurs, des maquettes extraordinaires sur terre ou sur l'eau, quelques dames d'Arts et Chiffons étaient venues se promener dans cette station Belle Époque... une bonne ambiance et un accueil fort agréable de l'Office de Tourisme !



Le ponton d'embarquement des vapeurs



Les dames d'Arts et Chiffons saluent Suzanne

la droite du monotype *Nogent-Joinville*. Notre route est la même. Je vois avec horreur que je ne peux pas virer car les buses de jets d'eau se rapprochent dangereusement. Je lui demande «de l'eau !». Comme en régate il devrait normalement s'écarter pour me laisser la place de virer, rien n'y fait, le barreur me regarde m'empaler sur une grosse buse avec un craquement sinistre et un petit sourire. Il y a encore des gens qui savent vivre ! Heureusement que j'ai touché en virant ce qui fait que le trou se trouve au-dessus de la flottaison. Petite réparation en perspective».

Deuxième jour, après une heure de chauffe, *Suzanne* avec Jean Jack et *Vigie* avec Marc André embarquent régulièrement des passagers avec leur copain *Le Père Tranquille* de Jean-Jacques Garavoglia. *Midship* et Thierry Fevret ont rejoint les vapeurs et font de même.

Les dames d'Arts et Chiffons sont superbes et

ont toujours autant de succès. La boutique Sequana fait son petit commerce. On se relaie pour la distribution de gilets. Suzanne et Vigie mêlent leurs sifflets et leurs vapeurs, le canotage n'est pas en reste. Émilien, Kareen et Annie R. embellissent le paysage. Un couple de mariés se souviendra de sa balade sur Suzanne et la journée se termine doucement.

En fin de soirée, les équipages se retrouvent sur l'Île des Cygnes après la traversée du lac sur *Le Père Tranquille* et le canot du club, où un superbe buffet est offert par la Société Nautique d'Enghien et son président M. André Souchet. Re-grutage et retour à Chatou. Deux bonnes et belles journées. Merci à l'Office de Tourisme d'Enghien pour l'organisation difficile mais impeccable.

Bertrand Chazarenc

Le premier jour, grutage des bateaux : *Vigie*, *Suzanne*, le monotype *Nogent-Joinville*, *Quod Amo*, mise à l'eau de la baladeuse *Prosper* et de la yole en double barrée *Charentaise*. Bientôt tout le monde est sur l'eau et nous découvrons le plan d'eau et ses surprises.

«Peu de fond et devant le casino, des buses de jets d'eau affleurent à la surface» explique le barreur. La navigation se passe tranquillement, le vent se lève doucement et en passant devant le casino un Seil arrive rapidement sur



Un grutage à la précision helvétique

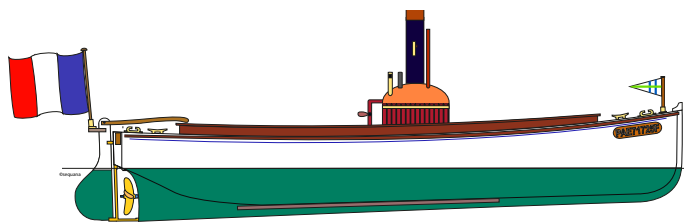


Bien arrangé notre MNJ !



Émilien apprécie le canotage en baladeuse

TRAVAUX SUR LA MACHINE DE SUZANNE



La chaloupe à vapeur *Suzanne* construite à la Gare d'eau et lancée le 11 juin 2006 a navigué au cours de ces 12 années sans défaillance parcourant presque 3 000 kilomètres (2 896 exactement) sur les rivières, canaux et eaux portuaires.

En 2016, pour son dixième anniversaire, la requalification de la chaudière a été une opération technique et administrative obligatoire lui prorogeant pour dix ans son activité. Cependant, après une douzaine d'années, il nous semblait indispensable d'examiner d'un peu plus près sa machine qui accusait une oxydation générale lui donnant un aspect peu en rapport avec sa tenue. C'est donc à l'automne, profitant de son remisage, que nous avons décidé de déposer la machine pour une « grande révision » et revoir l'accouplement vilebrequin-cardan-arbre qui avait pris un jeu excessif. À la suite des Journées européennes du Patrimoine, comme à chaque sortie, nous avons procédé au nettoyage du foyer et cendrier puis à la dépose de la tuyauterie séparant la machine de son environnement jusqu'à l'isoler totalement pour enfin la déposer.

Un palan accroché aux bastinges de la terrasse du restaurant Les Rives de la Courtille jouxtant notre hangar nous a permis de la sortir délicatement de la chaloupe. Dans l'heure qui a suivi elle était transportée au Chemin de

fer des Chanteraines pour sa grande révision. Elle y était déjà venue, en 2005, pour ses premiers essais en chauffe et elle nous avait étonnés, affichant 700 tours/min au compteur analogique. Ce n'est jamais ce que nous avons exigé d'elle par la suite.

La première journée a été consacrée au nettoyage à haute température de la machine puis au démontage méthodique des pièces constitutives en prenant soin de les repérer en pour en faciliter le re-montage. Puis au fil des jours me trouvant sur le site, j'ai passé l'ensemble des pièces à la brosse rotative.

La partie la plus délicate était l'accouplement vilebrequin-cardan qui avait pris du jeu et pour lequel il n'était plus possible d'agrandir le logement circulaire de la clavette de peur d'affaiblir l'extrémité du vilebrequin. Il a donc fallu recharger cette extrémité, la tourner et usiner une saignée à l'intérieur du cardan en vue d'y loger une clavette pour lier les deux pièces en rotation.

Au Chemin de fer des Chanteraines, nous ne possédons pas l'outillage spécialisé pour exécuter cette opération et c'est donc un professionnel qui s'en est chargé. Pendant ce temps Guy d'Houilles a mis à nu le châssis qui a été ensuite repeint.

Au remontage il a fallu rattraper le jeu entre le



Dégraissage et nettoyage au karcher haute pression puis séchage à l'air comprimé

piston et le corps de la pompe alimentaire et vérifier chaque jeu des pièces en mouvement (cousinets, axes, etc.).

Au cours du remontage nous avons réaligné la pompe alimentaire. Une fois la machine remontée, il ne restait plus qu'à la fixer sur son berceau au fond du bateau.

Merci à tous ceux qui nous ont aidés pour cette opération indispensable et salutaire pour la machine.

Marc André DUBOUT



Arrivée et stockage de la machine au CFC



Démontage. des pièces constitutives



Repérage des pièces constitutives

SEQUANA FLUMEN INUNDAVIT

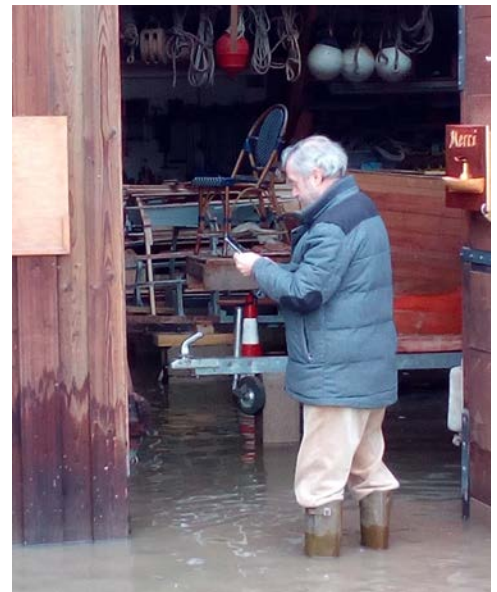
La Seine est sortie de son lit



L'eau monte, inexorablement et couvre tout le hameau Fournaise



La Maison Fournaise ne sont pas épargnée



Heureusement la montée des eaux nous a laissé du temps pour surélever bateaux, machines et matériels.



... et la crue n'a pas encore atteint son maximum



Tout ce qui craint est sur parpaings.



Le travail de l'après-crue demandera toute l'énergie des séquanais.



Océan Ville de Chatou

MON BAPTÊME ET LANCEMENT

Journée européenne du Patrimoine , 16 septembre 2018

«Aujourd'hui est un grand jour pour moi. Après plus de soixante ans de remisage, de granges et d'appentis, à côtoyer des copains de mon âge qui ne demandaient tous qu'à rajeunir, je me suis retrouvé au milieu d'une bande de types de tous âges, refusant aussi leurs rides et leurs cheveux gris ou blancs mais ayant tous un seul but : nous redonner une nouvelle jeunesse, peut-être aussi un peu pour retrouver la leur.

Bref, je suis là, environné d'une foule de gens qui me tripotent, me caressent, me parlent, m'admirent. S'ils savaient que je les entends... Mais je ne dis rien. D'accord, mon bois avait l'âge de mes veines, pas terrible. Mes rivets et mes clous ne valaient plus grand chose (des clous, je vous demande un peu).



Tôt matin, préparatifs de mise à l'eau



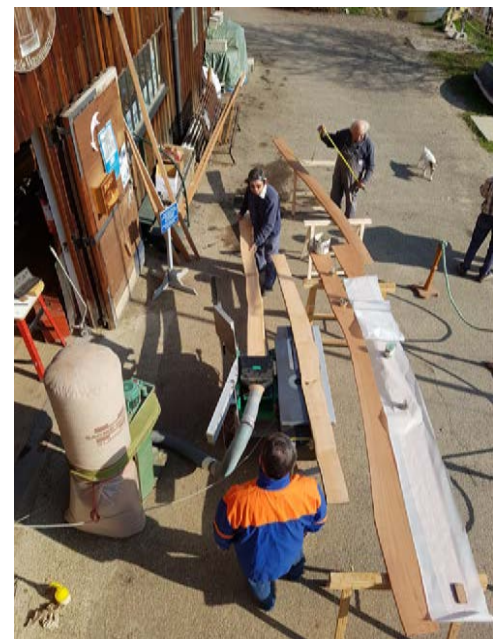
Travaux d'ajustement d'une virure

Mes propriétaires m'avaient entretenu avec amour au fil des temps, n'hésitant pas à jouer du rabot et du ponçage : il fallait faire bon effet en société pour que l'on soit fier de moi. Bien sûr, à côté de mes potes les clippers qui paraissent toutes les fins de semaines du côté d'Argenteuil, du Pouldu ou du Havre, je faisais piètre figure avec mon gréement de cat-boat qu'on trouvait curieux, ma voile de 12 m², et rien sous le ventre. Ridicule face à des 90 ou 170 m²...

Ariel, Scapin, Lison, Margot, on ne savait pas où cela allait s'arrêter. Ben si. Tout s'arrête avec Monsieur Caillebotte en 1882, Condor et ses voiles en soie, construit par Texier. Et puis un dernier pour la route avec Rouge et Noir, 30 tonnes, pour 17 mètres à la quille, 20 mètres de pont, 4 mètres de large, une dérive de 4,50 m de long et 1500 kg de lest dans sa quille. Un mât de 15 mètres et une bôme de ... 18 mètres. (Y'en a un peu plus, j'vous l'mets quand même ?)

Puis tout se calme, après 1870. 14-18, 39-45, je suis toujours là. Par quel miracle ? Je n'en sais rien. J'ai bien maigri. Mes bordés ont perdu de l'épaisseur, les outrages du temps et les fautes d'accastillage ont pourri mon étrave, mes préceintes, mes virures, j'ai petite mine...

Petite mine, mais belle gueule encore. C'est ce que semble se dire ce barbu aux yeux bleus, qui me tourne autour. Oui, ma guibre est parfaite, mes flancs bien galbés sont la promesse d'une stabilité sans équivoque, la petite voûte relevée par la quille haute est un gage de bonne tenue de cap en rivière,



Découpe des virure d'acajous

ma situation sociale de cat-boat me permet d'être barré très simplement. Je sais tout ça mais c'est plaisant à entendre.

Soudain je retrouve les bruits de maillet, de scie, de râpe, de marteau, les odeurs de goudron, de vernis et de peinture, les plaisanteries et les à-peu-près des uns et des autres. Bref un chantier naval ! J'ai bien fait d'avoir patienté plus d'un siècle. Je suis maintenant vert et bleu de joie, comme à mon premier jour.

Mais que se passe-t-il ? J'entends de la musique, je connais ça, des gavottes et des valse. Non, ce n'est pas possible, c'est « retour vers le passé »... Ces hommes et ces femmes habillés comme quand j'étais petit...



Opération de brochetage de virure

Tiens, on me photographie avec une « création » toute vêtue de blanc (je l'embarquerais bien tout à l'heure !). Mais bientôt la musique s'arrête et les discours sont de sortie.

Monsieur Éric Dumoulin, maire de Chatou parle ... je suis donc à Chatou et l'on me dit que le Cercle Nautique de Chatou a suivi le Cercle de Voile de Paris basé à Argenteuil et a pris le nom de Yacht Club d'Île-de-France aux Mureaux. Damned ! comme disaient les Godons, mais je suis né aux Mureaux et c'est Monsieur Sénécal qui m'a donné la vie, exactement entre ces deux clubs. Étonnant, non ?

Monsieur Éric Dumoulin donc et Jean Jack Gardais, président de l'association Sequana, échangent des remerciements, des projets, des sourires qui me font penser qu'il n'y a rien de nouveau sous cette belle brise et ce beau soleil de septembre.

Et je sens dans ces échanges un air de bonne connivence et d'espoir d'une longue vie. Mais je sens aussi dans ces échanges une pointe d'angoisse indéfinissable quant à l'avenir de tous ces gens sur cette petite île où tant de beautés ont été posées sur les toiles (j'ai moi-même posé pour Renoir, si, si, regardez bien : sur *Le Déjeuner des Canotiers*, c'est moi là, près de la bouche d'Alphonse Fournaise, qui semble souffler pour gonfler ma voile. Mais je m'égare comme à mon habitude. L'heure de mon baptême arrive.

Un jéroboam d'eau de la Seine est généreusement versé sur le bouquet champêtre, puis l'amarre qui me retient est tranchée sur un billot par notre édiile. Applaudissements nourris et je sens que je descends doucement vers l'eau. J'attends ce bain depuis au moins



Baptême à l'eau de Seine par Éric Dumoulin, Jean -Jack Gardais et Bertand Chazarenc

60 ans..

Même si j'ai su rester propre sur mes vieux jours, je suis assez inquiet. Je ne me souviens plus de l'effet de l'eau sur ma coque. Une myriade de gens s'accroche à moi pour me retenir. S'ils savaient mon impatience ! Il y en même un qui me touche le tableau arrière, faisant semblant de me retenir. Si les autres me lâchaient brusquement, il aurait bonne mine... Enfin j'ai l'impression que mon heure est arrivée. Plus que quelques centimètres et... non. On s'arrête encore. On s'assure qu'on est bien dans l'axe, que l'amarre à lancer est bien

là, décidément ils jouent avec mes nerfs.

Le barbu, qui bouge un peu dans mes entrailles, commence aussi à perdre patience. Enfin une cale est posée sous la roue et, tout seul, comme un grand, je glisse silencieusement vers ma délivrance. J'y suis enfin ! Cris de joie, applaudissements, commentaires, tout ce petit monde remonte la cale et je suis enfin tout à mon plaisir que

semble partager mon passager, qui borde aussitôt deux avirons afin de rejoindre le ponton où il va dresser le mât et hisser la voile. Ce qui est fait rapidement.

Un petit tour avec la dame du monsieur à casquette et son camarade Jean-Yves. La casquette à l'air contente de moi. Je suis dans mes lignes, paraît-il.



Le bonheur de naviguer

Retour au ponton pour que le capitaine accueille Monsieur le Maire, Bernard Bouchet, Guy d'Houilles, soit un bon lest de 350 kg. Rien ne me fait peur. Très peu de vent, tout ce petit monde rame gentiment pour se mettre dans le lit de la rivière ; la voile se gonfle et miracle contre toute attente, nous remontons tranquillement le courant.



Une entrée en Seine délicatement guidée par l'équipe Sequana

Un sourire de plaisir et de joie apparaît sur les visages. Un petit quart d'heure sur l'eau et nous retournons au ponton débarquer les passagers ravis. J'embarque ensuite Jean-Claude, Bernard R., Marie-Pierre, Yves, Anne et Claude.

Auréolée d'une fumée odorante, Suzanne vient nous rendre visite et Maupassant qui n'est jamais très loin, se rappelle à mon bon souvenir avec Madame et Pierrick.

Encore quelques ronds dans l'eau, juste pour constater que je ne fais pas d'eau (bravo à tous) et à couple de Suzanne, je passe une nuit dont je tairai la nature.

Retour le lendemain en convoi avec Quod Amo, un confrère, un gamin, tiré par Suzanne qui avouait avoir eu une petite nuit, direction Rueil pour gruter tout le monde et rentrer par la route à Chatou. Que d'émotions !

Ah ! j'oubliais, mon nom de baptême est *Ville de Chatou*.

Bertrand CHAZARENC

Sourires de Guy d'Houilles et Éric Dumoulin, maire de Chatou



SÉANCE DE TRAVAUX DIRIGÉS dans l'atelier Sequana



Le runabout
DESPUJOLS
Grand Sport
(vue d'artiste)

Le chantier *DGS, Despujols Grand Sport*, occupe une vingtaine de membres actifs. À l'occasion de la venue du maître charpentier Olivier Oudry, huit d'entre eux ont suivi avec beaucoup d'attention cette rencontre particulièrement enrichissante et efficace le 20 novembre 2018.

Les objectifs de la réunion visaient à faire, avec Olivier, le point sur l'état des travaux effectués sur la coque du *DGS*, obtenir de lui un cours de formation sur la bonne démarche et les bons gestes pour la restauration des bateaux en bois et plus particulièrement du *DGS* pour progresser dans l'expertise de la restauration.

L'état des travaux

Lors d'une première visite, Olivier nous avait tout de suite annoncé que « nous n'étions pas sortis de l'auberge » ; au premier coup d'œil il avait identifié les problèmes, et nous avouait qu'il n'aurait pas pris en charge la restauration de ce bateau ! Cela étant, nous y sommes, nous y resterons et nous avons la ferme volonté d'aboutir à un très beau résultat, évidemment au prix d'efforts et de délais bien plus importants que si cela était réalisé par un professionnel. La réalisation des bouchains est l'illustration

parfaite des problèmes liés à l'insuffisance des diagnostics initiaux . Nous avons fait confiance à l'impression de viabilité que présentait l'ossature.

Les relevés effectués au moment de la réalisation des bouchains ont révélé une incohérence entre la géométrie des bouchains et celle des premières membrures. Nous avons trouvé les solutions par le biais de calculs trigonométriques un peu complexes ; les résultats paraissant surprenants, nous les avons vérifiés en simulant l'alignement physique de ce que devaient être les arrêtes de bouchain.

On a fait « compliqué », c'est vrai, mais les recommandations d'Olivier pour usiner entièrement les bouchains avant de les poser n'étaient pas à notre portée et nous avons préféré sécuriser nos réalisations malgré les lourdeurs associées. Aujourd'hui avec l'expérience acquise, nous pouvons passer à la vitesse supérieure.

Les recommandations d'Olivier pour la suite des travaux

La réalisation des râblures ne pose pas de problème technique que nous n'ayons déjà identifiés. Préalablement à la pose des fonds, il y a lieu de réaligner la quille ; d'une part elle doit être relevée de 5 mm environ pour s'aligner avec la partie de l'étrave, et d'autre part il faut retailler les encoches pour qu'elles soient alignées avec les membrures.

Pour la pose des fonds, Olivier recommande, en particulier sur la partie avant du bateau, et pour respecter un angle constant par rapport au bouchain, de poser les lattes transversales (6mm) de la première peau au rythme d'une

sur deux, en laissant un intervalle dans lequel sera insérée la latte manquante, retaillée en conséquence.

Les lattes seront collées entre elles avec de la colle polyuréthane et vissées au bouchain et à la quille.

Le ponçage se fera à la main ou à la ponceuse orbitale, surtout pas à la ponceuse à bande (risque au niveau des cares).

L'étanchéité sera assurée par un calfatage au coton.

Les bordés de la deuxième peau (6mm) – longitudinaux – seront posés sur la première peau après avoir enduit les deux peaux avec du mastic polyuréthane au moyen d'une raclette (comme pour un carrelage). La deuxième peau sera vissée au bouchain, à la quille et à la carlingue.

Un cordon d'étanchéité sera installé entre chaque bordé, comprimé lors de la pose du bordé n+1.

Les membrures en acacia de 15 mm x 20 mm seront glissées (en force) sous la première peau, dans les encoches de la carlingue. Les fonds seront fixés aux fausses membrures au moyen de rivets. Le ponçage se fera à la main ou à la ponceuse orbitale.

L'équipe *DGS* tient à remercier vivement Olivier Oudry pour la qualité et la pertinence des conseils qu'il nous a donnés.

Bernard CONDAMIN

Qui est Olivier Oudry ?

« Que mon intervention ait fait un tabac, comme il me l'a été restitué, n'était pas mon but premier, même si j'avais l'envie de montrer une certaine vision de la restauration et du patrimoine, formée au cours des années d'expérience ».

Diplômé de l'Ecole Nationale Supérieure des Arts Décoratifs de Paris en 1974, CAP de Charpentier bâtiment en 1978, CAP de charpentier de marine en 1988, agrégé Monument Historique-Direction Régionale des Affaires Culturelles Caen en 1994, Restaurateur de Patrimoine, habilité par la Direction des Musées de France en 2005.

« C'est tout et il n'y en aura sûrement pas d'autres désormais !
Faudra vous en contenter... ».

Cours de charpenterie autour du Despujols



LE CHAT

bien au chaud dans l'atelier

Tel le Chat de Rudyard Kipling*, notre Chat *Chahut*, soumis aux caprices météorologiques se morfondait depuis plusieurs années dans un coin retiré du Parc des Impressionnistes de Chatou.

Nous allons bien lui rendre visite de temps en temps pour voir son état ou rafistoler son abri abîmé par les branches, les pommes de pin, les orages et les vents d'ouest, mais sa révision d'entretien était toujours repoussée au profit d'autres embarcations de l'association. Notre pauvre *Chahut* nous faisait peine alors qu'il nous avait procuré tant de belles navigations.

Enfin, en 2018, le canot *Ville de Chatou* libérait une place dans l'atelier et les Séquanais décidaient de rapatrier *Chahut* à la Gare d'eau afin de lui refaire une beauté pour retrouver son état de neuvage**, il le valait bien.

Aussitôt nos stakanovistes séquanais du mardi et du jeudi s'affairaient autour de sa coque et constataient que ses coutures avaient bien souffert. Un calfatage neuf sous la flottaison, du blioutz, de l'enduit et quelques couches de laque effaceront ces rides disgracieuses.

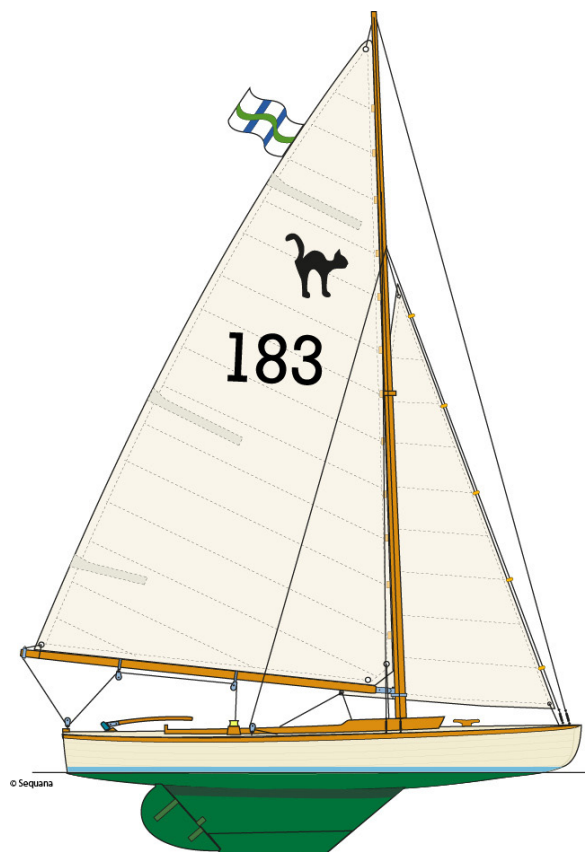
L'accastillage en bronze a déjà retrouvé son éclat d'origine.

Après démontage du gréement (dit Herbulot) on constatait que le mât avait des fibres écrasées et une rainure de ralingue en mauvais état : donc grattage, collage et vernissage en vue d'une nouvelle vie de notre *Chahut* sur l'eau. Baignade du Chat prévue le 30 juin 2019.

Jean-Pierre FRESSON et Edmond BALLERIN

(*) *Histoires comme ça «le chat qui s'en va tout seul par les sentiers mouillés du Bois Sauvage»*

(**) *neuvage : période contractuelle pendant laquelle on rode un bateau neuf.*



DU CÔTÉ DES CHANTIERS

du dimanche



Lulu : yole Seyler de louage

En 2018 les canotiers et canotières de Sequana ont mené plusieurs chantiers de maintenance de la flottille de Sequana

Avirons

Nous avons profité des mois chauds pour restaurer et réparer les avirons : grattage, ponçage, vernissage et remplacement des curs.

Chiffon

Ce canoë français dû au chantier marnais Plé méritait un nouveau vernis. Le grattage et ponçage sont faits mais nous devons attendre la belle saison pour la troisième couche de vernis.

Grattage de Mouche



Lulu

Cette yole Seyler nécessitait le changement d'un galbord en acajou. Au démontage nous avons découvert une pourriture au niveau de la rablure dans le chapeau de quille en chêne. Cela nous oblige à creuser les zones malades et les combler par des empiècements de bois collés à la colle époxy chargée quand la saison sera plus clémente. Entretiens le gabarit de galbord en contreplaqué a été préparé et ajusté pour la découpe et le façonnage de la virure.

Un chapeau de quille bien malade



Canoë français Plé

Mouche

Nous avons pu remettre *Mouche* à l'eau, une yole Seyler barrée à deux rameurs en couple, et constater son bon comportement. Deux de ses avirons ont été décapés et vernis ; la confection de colliers en cuir sont au programme d'un prochain dimanche.

Annie LESGARS et Edmond BALLERIN

ROASTBEEF 320 heures

C'est le temps qu'il aura fallu à une petite équipe de 3 personnes pour remettre en état *Roastbeef* un des fleurons de la flotte de Sequana.

En effet, depuis 2013, aucuns travaux n'avaient été entrepris sur ce bateau. Mais il est vrai aussi que les sorties en nombre limité (trop hélas !) mais toujours à l'origine de petits « bobos » malgré toute l'attention de ses équipages et la qualité des précédents travaux lui avaient permis de traverser ces années sans trop souffrir. Un examen attentif de l'ensemble du bateau concluait néanmoins qu'il avait besoin d'un bon et complet rafraîchissement.

À commencer bien évidemment par les œuvres vives, soigneusement grattées et poncées, calfatage des bordés à l'ancienne entièrement refait sur une bonne moitié de la coque, pose d'enduit de vitrier, puis nouveau ponçage, peinture d'apprêt, ponçage, enduit gras de finition, ponçage, ponçage, ponçage... et enfin trois couches de peinture « bleu marine » sans ligne de flottaison comme à l'époque de Caillebotte.



Puis les œuvres mortes, portant les stigmates d'accostages pas toujours délicats ou pas suffisamment protégés et nécessitant ponçage, pose d'enduit gras, ponçage et re-ponçage jusqu'à obtention d'une coque douce et lisse sous la caresse de la main. Et puis trois couches de peinture « blanc cassé » bien en harmonie avec le bleu marine de dessous la flottaison.

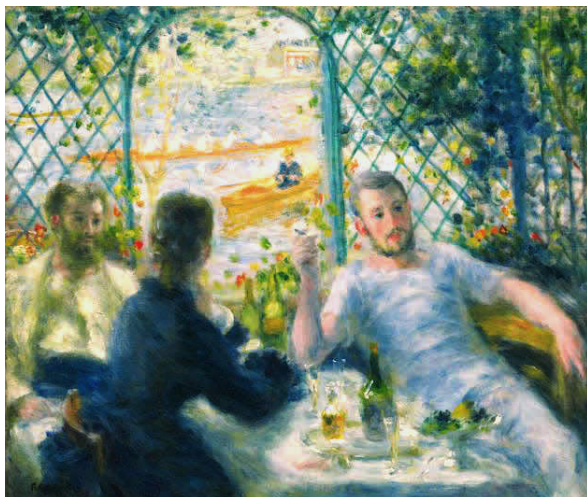
Nettoyage du pont, suivi d'une réfection des vernis, après un léger ponçage de l'existant bien sûr... pose d'une nouvelle serrure sur le capot de descente, peinture des fonds du cockpit¹ et pour finir, remise en état du caillebotis qui avait bien souffert lors des précédentes sorties.

Travaux terminés juste à temps pour que *Roastbeef*, tout pimpant, participe les 2 et 3 juin 2018 aux Voiles au Fil de L'Eau, organisé par le Yacht Club de l'Île-de-France (YCIF)

Mis à l'eau le soir, pas une goutte d'eau dans le bateau le lendemain matin !
Soulagement et fierté de l'équipe !

Jean-Paul ROULAND

¹ Ndlr : À l'époque c'était la baignoire



SCÈNES DE SEINE Tournage FR3

Beau tournage le jeudi 20 décembre 2018 chez Sequana. Les charpentiers du jeudi étaient tous à la manœuvre sur le quai de la Gare d'eau. Les chantiers *Ville de Chatou*, *Lulu*, *Despujols Grand Sport* et *Chahut* ont été mis à l'honneur et l'objet de nombreuses prises de vue par FR3.

Le clou de la journée : la répétition d'une reconstitution du *Déjeuner des Rameurs* de Renoir.

Le décor a été installé (non sans quelques petits rafistolages) en haut de la cale de mise à l'eau des bateaux. la yole *Jako* a été courageusement mise à l'eau avec Pierrick aux avirons, les trois personnages se sont prêtés au jeu de l'habillage, la coiffure et la posture ... très approchante non ? On s'y croirait !

Merci à tous, speakers, décorateurs, fleuristes, assistants, habilleurs, coiffeurs, machinistes, techniciens, supporters, photographes... pour leur magnifique réalisation.

Et bien sûr, tout s'est terminé autour d'un bon verre sur palette

impressionniste avec un morceau de terrine de lapin de la mère Fournaise ambiance d'époque garantie....

Le réalisateur posait beaucoup de questions sur notre motivation à nous retrouver chez Sequana : la passion ? l'amitié ? la fête ? réussir ensemble des défis, petits et grands ? sans doute tout cela...

L'émission de 7 minutes est passée le 7 janvier 2019 sur FR3 météo à 13h05 🍷

Laurence MALCORPI

Interview filmée de Guy d'Houilles



FERDINAND GUELDRY

peintre de l'eau et de la lumière

Depuis le 15 septembre 2018 et jusqu'au 29 mai 2019, le musée de Nogent-sur-Marne présente la toute première rétrospective de Ferdinand Gueldry, peintre emblématique des bords de Marne. Nous ne saurions trop vous conseiller d'aller voir cette exposition où vous retrouverez des scènes de canotages et les embarcations de notre passion.

La mise à l'eau - Ferdinand Gueldry - Collection privée



Grand amateur d'aviron, Ferdinand Gueldry (1845-1945) a peint de nombreuses scènes de canotage, paysages d'eau et de lumière, dimanches en famille, courses d'aviron, etc. Ses toiles ont immortalisé Nogent-sur-Marne, Le Perreux, Bry, Joinville-le-Pont, mais aussi les berges de la Tamise en Angleterre, au tournant du XIXe et du XXe siècle.

Gueldry était le cofondateur de la Société nautique de la Marne. Il a remporté les huit premiers prix d'aviron en 1880 et pratiqué ce sport durant 27 ans. À son époque, Ferdinand Gueldry était reconnu à Paris et en province, en Europe et même jusqu'aux États-Unis.

En 1984, Michel Rioussel débute des recherches pour écrire son premier livre sur les bords de Marne et retrouve des tableaux grâce aux enfants du peintre. Il associe le Musée de Nogent-sur-Marne à cette découverte dès les années 1990, permettant au grand tableau représentant l'*Écluse de Molesey* (1896) d'intégrer la collection permanente. Le musée poursuit ensuite des acquisitions. Aujourd'hui, l'œuvre de Ferdinand Gueldry connaît à nouveau un engouement chez les connaisseurs et les marchands d'art, notamment en Angleterre. Des collectionneurs privés continuent d'enrichir la connaissance de l'artiste par leurs propres découvertes de toiles inconnues et présentées dans cette exposition pour la première fois.

La rédaction

Musée / 36, boulevard Gallieni / 01 48 75 5125
Mardi, mercredi, jeudi : de 14h à 18h.
Samedi : de 10h à 12h et de 14h à 18h.
Dimanche : de 14h à 18h (sauf jours fériés).

GEORGES SCHINDLER

Aujourd'hui, 11 mars 2019, nous venons d'apprendre le décès de Monsieur 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. Il nous en parle et un jour, il ramène une vieille caisse poussiéreuse dans l'île de Chatou, c'est une authentique machine à vapeur construite par ses grands oncles.

La machine de 1882 correspond à un des plans. L'aventure séquanais commence..., on connaît la suite...

Sans Georges Schindler, cette merveilleuse aventure qui se relaie d'années en années par les bénévoles aux soins de la chaloupe Suzanne n'aurait jamais existé.

Les Sequanais ne pourront jamais oublier cette aventure qui se perpétuera et aujourd'hui, nous sommes tristes, tristes de perdre celui qui nous a fait rêver, celui qui était des nôtres et que nous aimons.



Marc André DUBOUT

*Georges Schindler ne man-
quait pas une fête de Sequa-
na pour naviguer à bord de
Suzanne.*

MARNE & CANOTAGE

Une association sœur



Yannick Marais, Christiane Élie, Pierrick Roynard, sur une yole Élie

Née en 2014, elle a son siège social, hangar et atelier sur l'île des Loups, en amont du pont de Nogent. Sa raison sociale est la restauration et l'utilisation de tous types de bateaux en bois, et en particulier ceux fabriqués régionalement. Par vocation et par les liens personnels, Marne et Canotage participe au réseau d'associations poursuivant les mêmes buts, comme Sequana.

Le site de l'association

L'île des loups n'est accessible qu'en bateau. L'association Marne et Canotage y occupe le premier niveau d'une maison ancienne avec terrain, concédée par la municipalité, et partage le ponton avec le club nautique de Nogent voisin, dont le garage à bateaux date de 1860. Cette partie de la Marne avec autant de structures sportives dédiées aux sports d'eau, n'a pas d'équivalent en France, et pourrait plutôt se comparer à la Tamise en Angleterre. La Marne et ses abords, du dernier tiers du 19^e siècle et d'une grande partie du 20^e a vu fleurir un nombre considérable de chantiers de bateaux : ÉLIE, DOSSUNET, SEYLER, DELMEZ, DE SAEVER, KAUF, DESVIGNES.. et biens d'autres, que les avironneuses de SEQUANA connaissent bien !



Catherine Bonhomme et une yole en deux parties

L'activité

L'association est animée par Denis Buisson, Elizabeth Becker et Gérard de Cayeux. Marne et Canotage restaure tous ces types de bateaux bois, canoë canadien, canoë français, yoles, skifs, etc.. L'atelier commence à être bien pourvu en machines, récupérées à gauche et à droite. Comme Sequana, elle est confrontée au manque de place, et a construit récemment un abri à yoles dans le jardin.



Abri pour les yoles dans le jardin

Les bateaux proviennent de particuliers, de clubs d'avirons et de canoës, mais aussi des collectivités. Marne et Canotage passe des conventions avec des particuliers ou des clubs, exemple avec le CKCF, pour restaurer d'anciens bateaux d'aviron ayant un intérêt patrimonial. Dans ces cas-là les bateaux sont stockés chez le propriétaire, avec un accord d'utilisation pour l'association.

Contrairement à Sequana, l'association accueille des bateaux appartenant à des particuliers et à des associations. Les propriétaires viennent réparer leurs bateaux dans l'atelier ou bien les confient pour la restauration. Parmi ses réalisations les plus remarquables, trois canoës français à clins fabriqués par DELMEZ et fils vers 1880 au Perreux, un autre fabriqué par DOSSUNET et LEIN vers 1920 à Joinville et

un dernier DANNEMARK et DESVIGNES, de cette même période au Perreux.

Les chantiers en cours

Un canot océan de fabrication Seyler ainé, récupéré à ...St Malo !, la fin de restauration d'une yole à quatre, commencée il y a quelquestemps, donnée par les amis du Musée de la marine de La Rochelle
Marne et canotage compte actuellement une trentaine de bateaux et une trentaine d'adhérents. Elle est aussi organisatrice d'événements sur l'eau, comme le Festival de l'eau, événement auquel deux voiliers de Sequana avaient participé en 2017

Pierrick ROYNARD



Canot Océan Seyler: début du grattage



Bernard et Jean Paul sur le MNJ

Adresse : Marne et Canotage,
île des loups, face au 33 quai d'Artois
94170 Le Perreux-sur-Marne,
Tél. : 06 88 90 00 70

Ouverture : les après-midi des mardi et vendredi
<https://marneetcanotage.clubeo.com/>
e-mail : marneetcanotage@gmail.com

LES POTINS DU PONTON

Déménagement d'un Castor

Le musée de la Marine de Paris a fait appel à l'expérience logistique de Sequana pour déménager un canoë canadien Castor, don d'un particulier parisien. L'embarcation et son grément complet sont restés dans un état impeccable. Il a été construit par J. CAVÉ au Perreux. Ce canoë canadien a pris place dans le dépôt flambant neuf des réserves du musée de la Marine, à Dugny.



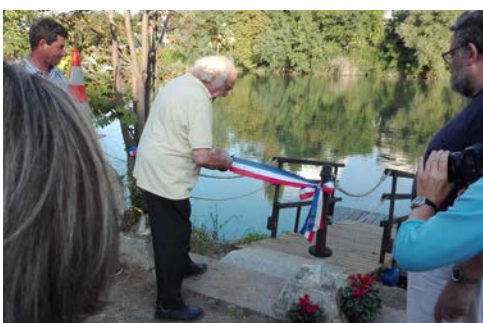
Pas facile de stationner une remorque de 8 m à Paris-Montparnasse

Bonne nouvelle

Nous avons le plaisir d'annoncer la renaissance d'un petit frère de *Gaston*. En effet commence actuellement à Port-Louis la restauration d'un Mistral par l'association Les Marguerites, une jeune association créée en 2014 dont le but est d'encourager la conservation, la restauration, l'entretien et la navigation de voiliers d'intérêt patrimonial..

Inauguration de passerelle

La passerelle «yoles & piétons» (brevet Guy d'Houilles) a rendu l'âme après 17 années de bons et loyaux services. Une équipe s'est constituée durant l'été 2018 pour sa reconstruction avant les Journées du Patrimoine. On en a profité pour l'élargir un tantinet pour procurer plus de confort aux rameurs et rameuses portant à l'eau yoles et canoës. C'est Guy d'Houilles qui l'a inaugurée en coupant le symbolique ruban tricolore.



Des écrevisses à Chatou



En nettoyant les algues s'étant développées devant la calle de Sequana cet été, nous avons pêché des écrevisses qui, après consultation des guides s'avèrent être des petites écrevisses dites «américaines banales». On les reconnaît par la présence d'un ergot à la base des pinces et aux taches rousses dorsales. Cette espèce a été introduite en 1880 pour l'élevage. Elle est saine et comestible.



Vivement 2019 et l'année Renoir! Pour commémorer dignement le centenaire de la mort du peintre: une série de manifestations sur terre et sur l'eau. Des bateaux comme à l'époque, des costumes authentiques, des croisières et des guinguettes, sur toute la Boucle de Seine et ailleurs. Voir le guide RENOIR 2019.



Un Turry à voiles ?

Il s'agit de la même carène, mais adaptée à un dériveur d'école de voile et de scouts marins hollandais nommé «Lievet» (= fleur de lys). Construit en CP ou en polyester, il est équipé d'une dérive pivotante, d'un safran et d'un mât sur jaumières. Et il semble que le «Lievet» ait été une importante série batave.



P'tit salé 2018

Cette année encore, la tradition du «P'tit salé» a été respectée et ... enrichie !

Une bonne quarantaine de convives gourmands se sont retrouvés autour de ce festin traditionnel qui clôturait une saison riche en événements ! Et ils ne furent pas déçus d'autant qu'il fut agrémenté de remarquables desserts préparés avec amour sous la houlette de Laurence Malcorpi qui pour l'occasion avait troqué PC et autres outils de communication pour nous faire déguster ses recettes maison : fondant au chocolat, crumble, tartes aux pommes sans oublier la tarte aux poires d'Anne-Marie Ballerin. Un troisième restaurant dans la plus pure tradition impressionniste est-il en train de naître sur cette île ?

Figure de proue

Un beau jour de l'été 2018 dans l'atelier Sequana quelle ne fut pas notre surprise en découvrant la figure de proue de l'Hermione : renseignements pris, il s'agissait d'une réplique sculptée par notre ami Guy d'Houilles.



Sur nos étagères

Pour notre culture «voile» nous ne saurions trop vous conseiller la lecture d'un ouvrage de François Puget, paru il y a cinq ans aux éditions Le Télégramme, « Voiles de plaisance en France, 100 ans d'histoire », l'histoire de la voile depuis l'ère du canotage. François Puget, est historien passionné de bateaux, ancien rédacteur en chef de la revue *chasse-mariée*. Ce livre est l'un des rares parus sur l'histoire ancienne de la voile de plaisance.



ALLEZ PATRICK ! ALLEZ PATRICK ! ALLEZ ...

Patrick Restous est un Séquanais discret et nous avons en lui un grand champion.

Patrick, retraité depuis une dizaine d'années, passe son temps entre la famille, la restauration de bateaux chez lui pour les maquettes, au CVBS à Montesson et chez Sequana. Avant sa retraite, ses vacances

Repos du guerrier après la dernière manche du championnat de France



étaient gérées en fonction du calendrier des compétitions de voile. C'est ainsi qu'il accompagnait ses enfants à travers la France et à l'étranger pour les championnats du monde.

Désormais, il a repris la compétition, et avec son équipier Christian, tous les ans, ils organisent leur planning pour participer aux compétitions locales, régionales et nationales.

Au titre de 2018 le palmarès a été très honorable. Après avoir participé à 16 régates au cours de l'année, il termine second au classement national en Inter série Quillardards de sport, 4^e au classement régional dans la série Vent d'Ouest, et 4^e au championnat de France Quillardards, avec un F15, qui s'est déroulé du 10 au 14 mai à Biscarosse.

L'année 2019 est bien partie. Actuellement il est 1^{er} suite à la régata qui a eu lieu au CVBS à Montesson courant décembre. Alors n'hésitez pas à venir l'encourager les WE du 23-24 mars et 29-30 mars dans le sud de Paris à Viry-Chatillon et lors du Championnat de France, le week-end de l'Ascension sur le lac de Biscarosse dans les Landes.

Catherine Restous



Sequana fête ses 30 ans!

Le président et les équipages vous invitent à fêter les

30 ans de Sequana

les samedi 29 et dimanche 30 juin 2019

à la Gare d'eau, Hameau Fournaise,
Île des Impressionnistes à Chatou

En costume d'époque ou en marinier et canotier (de rigueur) vous vous baladerez sur la Seine et assisterez aux
PARADES NAUTIQUES

Les Séquanaises vous emmèneront ramer leurs
YOLES HISTORIQUES

Vous fabriquerez vos cordages, vous profiterez des expos sur la culture impressionniste et canotière, vous flânerez à la boutique.

Assistez au **BAIN DU CHAT** dimanche à 15h00

Ne ratez pas l'élection de **MISS CANOTIÈRE !**

À midi, les samedi et dimanche : apportez votre pique-nique

Le samedi soir : **APÉRITIF , GRAND BANQUET *
& PARADE DE BATEAUX ILLUMINÉS**

* inscription auprès de brigitte.gollety@orange.fr
avant le 1er juin 2019 - 25€ - dans la limite des places disponibles