

BULLETIN DE L'ASSOCIATION SEQUANA



Numéro 44 mars-juin 2020

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)

Ce numéro de la Feuille à l'Envers a été préparé
avant la crise sanitaire de la Covid 19.
Les Fêtes maritimes de Brest sont reportées



FÊTES
MARITIMES INTERNATIONALES
BREST
2020

10
16 juillet

Visite de l'Empereur à Brest en 1858 par Auguste Meyer.
Le canot impérial est remorqué par un vapeur à hélice

Sommaire

Éditorial, *L. Malcorpi*.....3

Accord de partenariat, *L. Malcorpi*.....4

Interview du Maire de Chatou.....4

Brest 2020, *L. Malcorpi*.....6

Histoire et patrimoine

Machine de l'Ondée, *M.-A. Dubout*.....7

Et si on y avait « crue », *M. A. Dubout*.....14

Le nautisme de 1899, *P. Roynard*.....18

Labellisation BIP, *B. Chazarenc*.....25

Manifestations

La Saint-Nicolas à Vitry, *M. A. Dubout*.....8

Madame à Gennevilliers, *P. Roynard*.....21

Patrimoine 2019, *M.-Do. Romain*.....16

Gaston dans le Golfe, *J.-C. Delvat*.....25

Images de Brest 2016, *E. Ballerin*.....26

Les chantiers

Clottu, *E. Ballerin et M. Seyler*.....9

Le chantier du Despujols, *B. Condamin*.....10

Le mythe de Margot, *B. Chazarenc*.....12

Cursus, voile et patrimoine, *L. Malcorpi*.....20

Les boves de Carrières,
B. Romain et J.-C. Delvat.....21

Actualités

Vélocipèdes, *E. Ballerin & L. Malcorpi*.....22

Centenaire Renoir, *L. Malcorpi*.....22

Ce siècle avait un an,
B. Bouchet et A. Brunet.....15

Ateliers juniors, *E. Ballerin*.....17

La base de Léry-Poses, *J.-P. Brun*.....19

Divers

Potins du ponton, *E. Ballerin*.....23

Canots et canotage, *E. Ballerin*.....24

Éditeur :

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 :

Edmond Ballerin, Bernard Bouchet,
Bertrand Chazarenc, Bernard Condamin,
Jean-Claude Delvat, Marc André Dubout,
Laurence Malcorpi, Bernard Romain,
Marie-Dominique Romain,
Pierrick Roynard, Michel Seyler

Crédit photos :

A.A.M.F., AMERAMI, Art & Chiffons,
Edmond Ballerin, Bertrand Chazarenc,
Marc André Dubout, Guy Lecuyer,
Annie Lesgars, Laurence Malcorpi,
Pierrick Roynard, Marie-Pierre Tricard

Illustrations / retouche :

Edmond Ballerin

Diffusion gratuite

Reprographie William Copy

Copyright 2020

La Feuille à l'Envers ©

ÉDITORIAL

Chers Membres et Amis de Sequana,
c'est parce que j'aime Sequana, que
je me suis rapprochée d'elle dès ma
carrière professionnelle
achevée.

J'aime Sequana depuis sa
création ; j'y ai toujours
rencontré des personnages
libres, heureux, accueillants,
originaux, fiers de présenter
leurs réalisations et aimant les
fêter ; on savait néanmoins
que, derrière cet accueil
décontracté il y avait un travail
impressionnant.

D'après ceux qui découvrent
l'association aujourd'hui, c'est
toujours ainsi ; tant mieux ;
les membres les plus actifs ont donc réussi à
passer les 3 décennies en préservant l'âme de
sa naissance. Et ils n'ont pas perdu de temps :
une cinquantaine de bateaux sont désormais
rassemblés, la plupart ont été restaurés, et quatre
sont des répliques réussies.

Quel chemin ! Les présidents se sont succédés,
très différents les uns des autres, chacun a
apporté sa pierre à l'édifice ; le dernier d'entre
eux, Jean Jack, m'a réservé un accueil fraternel,
m'aidant à m'intégrer rapidement dans le
maillage «très masculin» de Sequana ; d'autant
qu'il y avait le feu début 2015 ; le décor idyllique,
décrit plus haut, fut pendant quatre ans remplacé
par un plan d'action parfaitement rigoureux,
responsable, sévère, volontariste.



Les Séquanais ne firent qu'un, face au désastre
annoncé, les soutiens extérieurs firent entendre
leur voix, et finalement, les responsables
politiques prirent conscience
de l'importance de ce capital
patrimonial naviguant,
reconnu et pièce maitresse
de l'attractivité du Hameau
Fournaise. Jean Jack,
malgré sa lutte douloureuse
contre la maladie, a su,
avec l'unanimité de son
équipe, reconstituer de
bonnes relations avec la
Ville et envisager l'avenir
sous la forme d'un nouveau
partenariat sur lequel Eric
Dumoulin reviendra dans un
article de ce numéro 44 de la
Feuille à l'Envers.

Puis Jean Jack s'en est allé durant l'été.

J'ai proposé au Conseil d'administration de
septembre de prendre, pour un temps, le
relais de ce président exceptionnel, et mettre
en œuvre l'accord conclu avec la Ville. Je suis
grandement aidée par des membres très actifs ;
grâce au Conseil, au clan des Bernard, Joselyne,
Edmond, Paul, Kareen, Guy d'Houilles, Anne-
Marie, Brigitte, Marie-Dominique, Fabrice...
et bien d'autres qui se sont tous fortement
impliqués. Grâce à nos bienfaiteurs, la Fondation
du Patrimoine, le Crédit Agricole et d'autres
nombreux donateurs très généreux, nous serons
à la hauteur de nos engagements et

Que vive Sequana !

Laurence MALCORPI

INTERVIEW DE MONSIEUR LE MAIRE DE CHATOU

LE 24 MARS 2020



1 - Monsieur Le Maire, merci de recevoir Sequana au nouveau Centre administratif de Chatou qui regroupe tous les services de la vie de la commune, dont ceux de la culture et du patrimoine. D'ailleurs, quelle est votre définition d'une association comme Sequana ; relève-t-elle du patrimoine, de la culture, des loisirs, du social, de la jeunesse, des sports ?

Sequana est évidemment une association patrimoniale. Elle accomplit en effet un remarquable travail de mise en valeur des embarcations du Chatou de la Belle époque. Elle revêt également une forte dimension culturelle tant l'histoire du canotage se révèle indissociable de celle des impressionnistes et de la littérature française... Maupassant a ainsi, page après page, loué les plaisirs du canotage dont il était particulièrement friand. La « dimension loisir » n'est évidemment pas en reste, Sequana permettant aux catoviens comme aux non catoviens de vivre pleinement leur passion de la restauration des bateaux et de la navigation sur des petits voiliers ou des yoles et canoës typiques de la fin du XIX^{ème} siècle. Composée de personnes issues d'horizons très divers, rassemblées pour forger un projet commun, elle accomplit en outre une belle mission de transmission des savoir-faire, en accueillant les jeunes en visite d'écoles ou en stage. Enfin, que ce soit à voiles ou à rames, il faut réussir à faire avancer le bateau... Et je puis confirmer - pour l'avoir expérimenté - qu'il est très sportif de ramer sur Ville de Chatou, de partir puis de revenir au ponton à contre-courant ! Vous êtes donc une association très complète et tenez, à ce titre, une place primordiale dans la vie associative de notre Ville.

2 - Dès votre élection en tant que Maire de Chatou, il y a 2 ans, vous vous êtes adressé aux membres de Sequana, réunis en assemblée générale et avez jeté les bases d'un projet de partenariat Sequana /Ville très séduisant, éliminant d'emblée l'ensemble des différents existants. Vous avez déclenché une standing ovation, du jamais vu de mémoire de séquanais ; qu'est-ce qui animait votre volonté à ce moment-là ?

Lorsque j'ai pris la tête de la mairie, il m'est apparu que le pôle Fournaise et ses différentes composantes étaient fondamentaux pour la Ville. Il fallait donc à tous prix maintenir l'association Sequana à Chatou afin de poursuivre cette belle aventure. Je ne voyais d'ailleurs pas quelle autre activité légitime aurait pu se développer à cet endroit-là. Par ailleurs, j'entretenais d'excellentes relations avec plusieurs séquanais et il n'y avait à mon sens, aucune ligne rouge de franchise. J'ai été ravi que ma démarche d'ouverture ait été appréciée par Sequana, qui était elle-même soucieuse de renouer des liens privilégiés avec la Ville afin de continuer dans cette logique de partenariat qui a prévalu pendant près de 30 ans.

3 - Depuis, les deux parties ont tenu parole, ont détricoté les imbroglios judiciaires et signé le 14 juin dernier un accord très encourageant pour l'avenir. Vous avez repositionné la Collection au sein de l'association lui en confiant l'entretien et la mise en valeur ; nous vous avons offert en retour et avec plaisir trois bateaux restaurés, marqueurs de

l'époque de Monsieur Fournaise : un Monotype de Chatou, Quod Amo, le canoë français appelé Triplette et la fameux canot Océan Sénécal baptisé en 2018 Ville de Chatou et dont vous êtes le parrain. Mais au-delà de cet échange de présents scellant nos bonnes relations, nous nous sommes engagés dans une coopération à long terme : poursuivre et intensifier les animations, accueillir des scolaires, des adultes souhaitant découvrir nos savoir-faire, proposer des balades sur l'eau etc...tout cela a démarré. Pouvez-vous vous exprimer sur vos projets sur l'Île de Chatou, et notamment au Hameau Fournaise ?

Le Hameau Fournaise est un des sujets-clé de ce nouveau mandat, marqué au sceau du patrimoine. Après les nombreux efforts menés par la Ville depuis 30 ans - renaissance de la Maison Fournaise et de la maison Levanneur, construction de la Gare d'eau qui abrite Sequana - je souhaite que cet espace emblématique, mondialement connu, soit beaucoup mieux valorisé et dynamisé. Nous avons commencé avec l'expérience immersive proposée à l'occasion du centenaire de Renoir : il s'agit là d'une vraie « révolution culturelle » au sein du musée. Nous avons en effet basculé dans une ère résolument digitale et immersive... Nous allons poursuivre dans cette voie, car le public est demandeur de ce type d'expériences.

Le restaurant Fournaise a quant à lui été confié au groupe de restauration Ludéric, dont la mission sera de le redynamiser. Quant à la Maison Levanneur, nous y installons un Office de Tourisme dans les toutes prochaines

INTERVIEW DE MONSIEUR LE MAIRE DE CHATOU (SUITE)

semaines et réfléchissons sur l'avenir et les activités que nous développerons dans cet espace.

Enfin, un projet concerne directement Sequana : il s'agit de l'agencement d'un petit port destiné à offrir toujours plus balades sur la Seine afin de renouer avec l'ambiance canotière de l'époque. Nous espérons inaugurer ce nouvel équipement au printemps 2021 ! Nous avons également décidé d'étudier la construction d'un garage à bateaux à proximité de Sequana et allons regarder avec les responsables d'EDF les conditions de mise à disposition d'un espace pour l'implanter.

4 - Nous souhaitons ici remercier également Madame Michèle Grellier, maire adjointe, qui ne nous a jamais abandonnés y compris dans les moments les plus sévères, et nous aimerions savoir si dans la nouvelle mandature qui s'ouvre, elle restera notre interlocuteur privilégié, à vos côtés bien sûr ?

Oui évidemment ; Michèle Grellier a été élue première adjointe, garde le portefeuille de la Culture et conservera à ce titre des relations privilégiées avec Sequana. Elle sera accompagnée de Pierre Arrivetz, nouveau maire-adjoint en charge du Patrimoine et de Bernard Bouchet, conseiller municipal, membre de Sequana. Ce dispositif nous permettra de bien travailler dans les 6 années qui s'ouvrent.

5 - Nous œuvrons toute l'année pour le territoire de Chatou mais nous avons parfois l'occasion de rejoindre des rassemblements de bateaux au-delà de nos frontières communales ; cette année nous participerons aux grandes fêtes maritimes internationales de Brest avec 12 bateaux de la Collection, dont Ville de Chatou ; nous porterons le message du patrimoine fluvial, de la culture canotière des bords de Seine, avec des vapeurs, des voiliers, et des avirons bien sûr. Êtes-vous favorable à cette ouverture vers d'autres horizons, pensez-vous ce type d'opération

utile pour notre notoriété, j'entends celle de la Ville et de Sequana ? Viendrez-vous nous soutenir à Brest entre le 10 et le 16 juillet avec votre écharpe ?

Tout ce qui porte loin et haut les couleurs de Chatou est tout à fait bénéfique et je trouve géniales ces rencontres nautiques de passionnés.... À partir du moment où l'animation du pôle Fournaise reste la priorité de l'association. Si je peux je viendrai à Brest avec mon écharpe. J'aime beaucoup la Bretagne, la fête est superbe et si je peux accompagner Sequana sur deux jours, avec Michèle Grellier et Pierre Arrivetz, ce sera bien évidemment avec plaisir.

Merci Monsieur le Maire pour votre temps et ces propos bien encourageants pour Sequana.

Laurence MALCORPI /27/3/2020

ACCORD DE PARTENARIAT



En juin dernier, il fut enfin conclu, mis au point par nos éminents juristes, et notre président Jean Jack Gardais, malgré sa petite forme à l'époque, a savouré grandement la joie de le signer.

Les administrateurs vinrent ensuite le porter au Maire le 14 juin 2019 afin qu'à son tour, ce dernier confirme sa position, et que les deux partenaires s'entendent sur leurs engagements respectifs. Nous nous souviendrons de ce moment autour de la table de l'ancien bureau d'Eric Dumoulin à l'Hôtel de Ville, des pages roses du parapheur contenant les copies de l'accord et de ce moment particulier où l'encre prend place dans les mailles du papier au bas de la dernière page sous l'œil amical et vigilant de Michèle Grellier. L'accord correspond tellement bien aux projets et aux ambitions des uns et des autres : valoriser la Collection des 50 bateaux restaurés ou reconstruits à l'Atelier Sequana, accueillir les enfants des écoles, les adultes, et partager les passions, les savoir-faire que l'association a acquis en 30 ans, proposer des événements permettant d'illustrer l'époque canotière, recréant ainsi l'ambiance de l'époque de Monsieur Renoir et du Hameau Fournaise.

La Ville a montré son envie de nous aider à retrouver notre place dans la vie associative et culturelle de Chatou, et nous, nous sommes engagés dans un programme très soutenu, mobilisant nos bénévoles tout au long de l'année ... sur terre et sur l'eau....

Laurence MALCORPI

IN MEMORIAM

Ils étaient deux bons vivants ! 2019 fut l'année de deux grands chagrins, Jean Jack Gardais et Paulette Delvat nous ont quittés. Ils ont quitté leur famille, ils ont quitté notre famille Sequana. Nous avons pris le temps de les accompagner vers leur dernière demeure et d'entourer leurs chers enfants et petits-enfants.

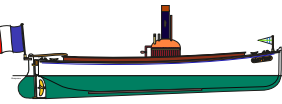
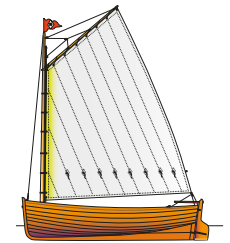
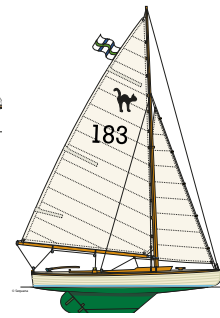
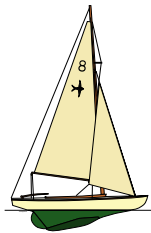


Jean Jack eut de nombreuses passions dans sa vie : la musique, la danse venaient compléter sa vie professionnelle très intense, dédiée à la technique, aux moteurs, plus tard aux techniques de fonderie. Il fut un président courageux et engagé, respectueux et bienveillant. Enfin, on lui connaissait une liaison secrète ... pour la magnifique Suzanne ; Marc-André, Joselyne et Jean-Marc ont promis de s'occuper de la belle.

Paulette était une femme de devoir, accueillante et attentionnée ; elle a consacré sa vie à l'éducation de ses enfants et à leur formation nautique ... obligatoire ; elle naviguait volontiers avec son mari, venait volontiers au Club de Montesson ou chez Sequana les jours de rassemblement pour donner un coup de main et prendre des nouvelles des uns et des autres. Une charmante dame. Nous pensons à Jean-Claude, à ses fils et petits-enfants ... et à Cachou.



LABELLISATION BIP



Depuis un certain temps, le groupe de travail, chargé de la valorisation de la collection des bateaux au sein de Sequana, réfléchit sur l'intérêt d'une labellisation BIP - bateau d'intérêt patrimonial-

En dehors du fait qu'un bateau fluvial labellisé est exonéré de 90 % du péage plaisance et du droit annuel de francisation et de navigation (loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006),

la labellisation nous permet d'en faire état dans notre communication et constitue une reconnaissance d'un travail tout à la fois sur le plan historique comme sur le résultat des travaux réalisés.

À fin 2019, environ 1 300 bateaux étaient labellisés BIP en France dont sept appartenant à la collection Sequana. Il s'agit de *Suzanne*, *Roastbeef*, *Quod Amo*, *Nymphée*, *Sequana*, *Chahut*, *Zabeth*.

Nous avons poursuivi nos actions en présentant un dossier complet sur des bateaux nous paraissant remplir les critères de labellisation. C'est ainsi que durant l'année 2019, les autorités compétentes ont récompensé nos efforts en consacrant BIP Zambèze, Nogent-Joinville et Ville de Chatou.

Bertrand CHAZARENC

Source : Patrimoine Maritime et Fluvial.

LA MACHINE DE L'ONDÉE CLASSÉE MH

Ondée, Averse, Fleuve, Ruisseau, Source, pas moins d'une cent-quarantaine de citernes de la Marine nationale ont sillonné les eaux entre 1838 et 1951, 144 exactement recensées par M. Jacques Cornic. Toutes avec des devises judicieusement choisies en rapport avec l'eau douce qu'elles acheminaient pour le ravitaillement des bâtiments de la Marine puis pour les civils dans les ports marchands ou militaires, vers les bâtiments, vers les chantiers de construction, et enfin ... vers les îles pour ce qui concerne l'*Ondée*.

Commandée le 4 janvier 1934, en remplacement d'une flottille vétuste, la citerne à vapeur à chauffe au charbon, *Ondée* a été construite par les Forges et Chantiers de la Méditerranée (Établissement de Gravelle-Le Havre). Elle entre en service peu après son lancement en 1935, et est affectée au port de Brest. Un an après elle est épaulée par deux sister ships *'Aiguade* et *'Averse*. Pendant la guerre, elle est coulée au fond de la Penfeld. Renflouée, elle reprend du service jusqu'en 1993. Le 30 janvier 1982, elle est à nouveau au fond de la rivière accidentellement et à nouveau renflouée et remise en marche sans avarie pour la machine. En 1985-86, elle ravitaillait Molène, Longue et Sein en eau douce. Retirée du service en 1993, l'*Ondée* est depuis ,agonisante, au fond de la Penfeld.



Depuis le désarmement de l'*Ondée*, la Marine nationale souhaite lui assurer un avenir pérenne au titre du patrimoine naviguant. Pour cela, elle a entamé une procédure dont l'aboutissement pourrait être la cession aux fins de restauration à une association spécialisée dans la préservation du patrimoine. L'association «Mémoire en devenir» est susceptible d'assurer cette pérennité. Malheureusement après plusieurs tentatives, il s'est avéré que l'état fortement dégradé de la coque a amené la Marine à décider son déchargement.

Caractéristiques :

- longueur : 34,80 m
- tirant d'eau : 2,85 m
- déplacement léger : 186 tonnes
- déplacement en charge : 526 tonnes
- charge d'eau transportable :
 - eau douce : 235 tonnes
 - eau distillée : 13 tonnes
- équipage : 5

La sauvegarde de la machine

Étant sensibilisé par l'existence de ce dernier à machine alternative de la Marine, lors de notre participation à Brest 2008, j'ai voulu participer activement à sa sauvegarde. Malheureusement, le temps a passé et son état sans entretien s'est dégradé jusqu'à un point de non retour qui a conduit la Marine à décider de la sacrifier. C'est alors qu'elle fut acheminée au chantier Gardet-Bézenac du Havre pour y retrouver son dernier port. L'*Ondée* meurt, là où elle est née.

J'avais parlé de cette unité à Thierry d'Arbonneau notre président d'AMERAMI de l'époque pour que l'association agisse en vue de sa sauvegarde mais il était trop tard. En revanche une dernière visite nous donnait l'espoir d'en sauvegarder des éléments et pourquoi pas la machine... et la machine a été sauvée. Cela a été confirmé lors de notre visite sur le chantier de destruction avec Jean Blanchard et Dominique Martel le 11 septembre 2015. Thierry avait oeuvré auprès du chef d'État Major de la Marine et auprès du Ministère de la Défense. Il ne restait plus qu'à attendre la décision finale de cession prise par le Ministre. Cette décision, positive, nous est parvenue le 18 novembre 2015. La machine à vapeur de l'*Ondée* sera cédée gratuitement à l'association AMERAMI.

Au Musée maritime et portuaire, l'équipe Jean-Pierre Ollivier et Didier Raux n'a pas fait traîner les choses et contact fut vite pris avec l'Entreprise Fouré Lagadec du Havre pour la restauration complète de la machine à vapeur à triple expansion du navire citerne « Ondée ». La restauration, sur base de reçus fiscaux fut acceptée par le directeur de Fouré Lagadec, les ouvriers travaillant sur la machine à leurs temps perdus. En même temps une procédure de classement MH fut entreprise auprès de la DRAC de Normandie. Fouré Lagadec impliqué dans l'AFPI, établissement d'enseignement professionnel en alternance, fera participer des jeunes, qui, sous contrôle de leur maître d'apprentissage, travailleront sur la restauration. Une convention de travaux de restauration fut signée entre AMERAMI et Fouré Lagadec le 14 février 2018. D'autres entreprises mécènes se sont constituées parties prenantes du projet.



L'Ondée abandonnée attend sa dernière heure.

En juin 2019, la machine, sablée, repeinte est revenue chez Fouré Lagadec pour sa phase ultime, le remontage.

Enfin le 15 octobre 2019, la direction régionale des Affaires culturelles de Normandie envoyait à AMERAMI le message suivant : « La Commission a émis un avis favorable à l'unanimité à son inscription au titre des Monuments historiques ». Cette lettre du Conservateur des MH nous est parvenue quelques jours après le décès de notre très regretté Thierry d'Arbonneau. Merci Thierry pour tout ce que vous avez fait pour la sauvegarde de cette machine singulière ; nous en prendrons soin en pensant à vous.

Marc André DUBOUT

La machine en cours de démontage au Musée maritime et portuaire du Havre.



LES MARINIERS DE VITRY FÊTENT LA SAINT NICOLAS

Les Mariniers de Loire fêtent le jour de la Saint-Nicolas, le patron protecteur de ces hommes de la Loire et des marins en général, mais sur les rives ligériennes de Gien à Orléans, et peut-être au delà, la tradition est profondément ancrée dans les mémoires.

Ce sont les prières qui sauvèrent les marins pris dans les eaux fougueuses à moins d'une encablure du naufrage ; le saint protecteur apparut aux matelots désespérés et calma la tourmente. Le *Naufrage* repose entre les murs séculaires de la collégiale Saint-Liphard de Meung-sur-Loire. La tradition s'est transmise par la parole depuis la nuit des temps (avant J.C.). Elle s'est manifestée une fois de plus ce 1^{er} décembre à Châteauneuf-sur-Loire où plusieurs associations de mariniers se sont retrouvés à la cale du port pour fêter le saint patron.



Rendezvous au port de Chateauneuf-surLoire

C'est dans la brume et la froidure des bords de Loire que nous avons mis les fûteaux à l'eau, laissant les embarcations se livrer au courant rapide des eaux. Sitôt arrimée à la rive, la flottille s'est constituée avec ceux de Châteauneuf, ceux de Vitry-aux-Loges, ceux de Gien, ceux d'Orléans remontant le fleuve, tous venus pour bien faire vivre cette tradition. Même si certains rites ont été modifiés, voire disparus, la tradition reste tenace, la tradition perdure. C'est le Musée de la Marine de Châteauneuf-sur-Loire qui a organisé cette manifestation qui accueille chaque année un public conséquent qui tient à rester fidèle à cette pratique.

Le parcours est de 11 km sur le fleuve majeur avec passages et arrêts sur le Mesnil, la Bonnée, la Ronce et le Chastaing.

Une fois la quinzaine d'embarcations à l'eau, les mâts et girouets dressés vers le ciel, c'est la décoration constituée de guirlandes de fleurs en papier qui servit de pavois. Le girouet, véritable symbole emblématique du Val-de-Loire et de la Marine de Loire servait autrefois à repérer le sens du vent. Il servait aussi à identifier une embarcation ou une flotte, c'était en quelque sorte le blason du marinier. Il s'est parfois étendu aux villages.

Une bonne heure plus tard, les premières navigations prirent le cours aval du fleuve, vers le pont de Châteauneuf fraîchement repeint.

Munis de leur chapeau traditionnel, de leur veste chaudement protectrice et du foulard noué autour du coup, les mariniers sont à bord. Aujourd'hui le moteur a remplacé la bourde.

Il ne fait guère plus de cinq degrés et le vent de galerne, vent de noroît froid et humide qui souffle en rafale sur l'ouest, nous pénètre jusqu'aux os. Par bonheur il ne s'est pas accouiné avec la pluie qui, hier, était glaciale. Cette fois nous remontons avec quelques difficultés à cause du courant qui défile entre 8 et 10 Km/h.

Après le repas pris en commun dans une salle de la municipalité les animations ont repris vers 14 heures avec les immanquables chants de Mariniers, chaque confrérie y allant de sa vocalise dont les mots sont proches de la Loire.



Navigation par 5°C et vent de galerne

Saint-Nicolas nous attendait revêtu de sa capeline rouge arborant une barbe blanche et coiffé d'une mitre rouge portée pour la cérémonie. Ce fut alors d'autres chants de Mariniers, suivis d'un café chaud que nous attendions avec impatience.



Accueil de Saint-Nicolas

Une des embarcations accueille Saint Nicolas à bord pour le ramener au port de Châteauneuf où les bateaux seront bénis avant la grande parade finale prise par la nuit tombante.



Saint-Nicolas à bord du futreau

C'est donc en direction de la Bonnée que la flottille s'engage à la remonte jusqu'à la rive herbeuse souvent recouverte de ronces.

Voilà : si l'envie vous prenait de vous balader en cette bonne bourgade de Châteauneuf un début de décembre, n'hésitez pas à descendre sur la rive non loin du pont, là où se tient le port et attendez l'arrivée de Saint Nicolas.



Les Mariniers de Vitry (Vitry-aux-Loges dans le Loiret) construisent des bateaux de Loire et naviguent sur la Loire mais pas seulement car ils participent à des manifestations nautiques et des rassemblements de bateaux anciens.

Depuis plusieurs années ils sont présents au Festival de Loire. J'ai partagé avec grand bonheur quelques jours avec eux en septembre dernier.

Marc André DUBOUT
Marinier de Vitry

CLOTTU, LE CANADIEN DE MARNE



Un nouveau chantier s'est ouvert cet automne: le canoë canadien *Clottu*. Drôle de nom pour un canoë nous direz-vous ? Les vieux Catoviens vous répondront que Clottu était le patronyme du marchand de vélos (et de vélomoteurs) dont l'échoppe était installée sur la culée du vieux pont de Chatou. L'enseigne était un grand-bi. À part le commerce et la réparation de vélocipèdes, M. Clottu animait la section d'aviron de Chatou (le club Wood Milne, fabricant de produits en caoutchouc, basé à Rueil à l'époque) sis dans un immeuble juste en face de sa boutique. C'est sa fille qui un mercredi soir est venue nous proposer le don de cette embarcation.

Comme sa plaque l'indique, *Clottu* est un canoë de la série Neptune du constructeur Georges Seyler Aîné, une pièce de collection dont l'état est parfait.

Fin 2019 une équipe s'est constituée autour de Guy d'Houilles pour décaper précautionneusement l'intérieur et l'extérieur de la coque. Clottu est actuellement sur son ratelier en attendant ses applications de vernis qui se feront aux printemps prochains.

En attendant le vernissage de *Clottu* l'équipe «rame» a entrepris le même travail de décapage sur le canoë canadien *Jean-Pierre*, un autre canadien Seyler de la série des Hirondelles.

À ce sujet, le canoë canadien *Clottu* a posé à Annie un problème d'identification : en effet il présente sur ses bord des plaques laiton mentionnant la série Neptune et une décalcomanie sur les pontets avant et arrière avec la mention Hirondelle. Pour élucider le mystère Annie a contacté l'expert Michel Seyler dont voici la réponse à droite.

Edmond BALLERIN



Description :

Bau ouvert

Principe général de fabrication : coque en forme bordée à franc bord

Nature du bordage et de sa fixation aux éléments de charpente : virures en acajou assemblées à mi-bois, virures ployées, clous retournés

Structure

Évaluation de la tonture : droite

Matériaux de la charpente : chêne

Inscription

sur le carreau babord plaque métallique;

gravure niellée :

Etabls G. SEYLER Aîné NEPTUNE NOGENT-LE-PERREUX (SEINE)

Dimensions :

Longueur de la coque : 4,80 m

Largeur maître-bau : 0,983 m

Creux sur quille : 0,305 m

Chaîne au maître bau : 1,43 m

Matériaux :

pin, chêne, laiton, cuivre, acier, bronze

Histoire

Le canoë canadien connaît un succès remarquable entre les deux guerres mondiales (1914-1918 et 1939-1945).

L'action du Touring Club de France a été déterminante pour la diffusion de ce bateau. En France la majorité des constructeurs étaient installés le long de la Marne. Le canoë canadien autorise la navigation en eaux vives, les descentes de rivières, domaine inaccessible aux bateaux à l'aviron.

L'engouement de ce genre d'activité nautique sera tel que la SNCF proposera une tarification particulière pour le transport des canoës canadiens.



Je comprends vos interrogations sur les appellations des canoës canadiens Georges Seyler Aîné dont l'évolution, qui n'est pas simple, a été la suivante.

Au départ, de 1914 à 1926 G. Seyler Aîné appelait ce type de bateaux "Canoë indien" pour l'ensemble de sa gamme, sauf pour le plus grand d'entre eux, qui était destiné au camping et était appelé "Canoë canadien".

Ensuite, pour tous les canoës, il adopta la marque commerciale «Hirondelle» qui devint le nom générique de ce type de bateau. Mais en 1933, date à laquelle il créa le Neptune qui était un canoë plus grand et plus résistant, destiné aux randonnées touristiques pratiquées pour le camping devenu très à la mode.

Donc à partir de 1933, le nom de la marque Hirondelle est présent sur tous les canoës canadiens, grâce à une décalcomanie sur le côté à l'avant du bateau.

- Les canoës de la gamme classique présentent des plaques en laiton gravées "Hirondelle" et fixées à l'extérieur sous les plats-bords, dans l'axe des barres d'écartement. (Ils sont appelés les Hirondelle !)
- Les canoës destinés à la croisière "Neptune" (ils sont appelés les Neptunes !)

Il n'y a pas d'incohérence, mais sans connaître l'histoire, c'est un peu compliqué.

Michel SEYLER

*En tête de page : profil du canoë canadien Clottu
Ci-contre : L'équipe des «décapeurs» Brigitte, Karen et Guy d'Houilles, dans le nouvel atelier «Rame».
Ci-dessus : Intérieur de Jean-Pierre en cours de décapage N.D.L.R. dans un canadien la pointe avant ou arrière est un pontet*

LE CHANTIER DU DESPUJOLS GRAND SPORT

Voici deux ans que notre cher président Jean Jack Gardais – qui nous a malheureusement quittés récemment - nous lançait dans une aventure passionnante, hors de nos sentiers battus : restaurer un Despujols Grand Sport, un beau runabout de 5,10 mètres.

L'organisation du projet très professionnelle, et un découpage en micro-chantiers a, depuis, montré son efficacité et porté ses fruits. Elle nous a surtout permis de garder le cap, en dépit du fait que, depuis le début des travaux, ce bateau est une source inépuisable de surprises...

Il faut dire que, lors de l'acquisition de ce qui restait de sa carcasse, l'enthousiasme était à son comble, elle semblait saine et nous l'avons illico installée chez Sequana et retournée sur le ventre, calée sur des sup-

ports bien à l'horizontale, prête à recevoir nos soins attentifs.

Mais, mais... le médecin légiste n'a pas été invité à constater l'état précis de ce qui restait du beau runabout d'antan. Il n'a pas été invité car, contrairement aux épaves que nous restaurons habituellement, plus en chair mais très abimées et dont on sait à quoi s'attendre, la carcasse du DGS, elle, était belle, repeinte après un début de restauration, il n'y avait donc raisonnablement qu'à continuer les travaux commencés...

La suite nous a fait comprendre que nous aurions dû y regarder à la loupe, car les dites restaurations - toutes ces restaurations - se sont avérées n'être que la somme d'erreurs insidieuses, invisibles ; il a fallu, au fur et à mesure qu'elles se dévoilaient, les reprendre toutes, soit en les corrigeant, soit en les cassant pour mieux les reconstruire.

Cela étant, notre passion et notre détermination sont restées inébranlables, et encore plus fortes depuis que Jean Jack, le «papa» du DGS, nous a quittés.

La coque

Les dissymétries du bateau ont pu être corrigées en démontant et reconstruisant les membrures avant jusqu'au milieu de la coque, ainsi que quelques membrures arrière.

Les serres bauquières ont été fixées après ré-usinage de toutes les encoches, puis rabotées pour « filer » harmonieusement de l'avant à l'arrière.

Sur les barrots, les supports des plats bords ont été ré-usinés pour respecter une évolution harmonieuse de leur angle.

Les carlingues ont été ré-usinées pour recevoir le moteur V8.

L'étude du centre de gravité du bateau et du centre de poussée de l'eau montrent que le bateau sera légèrement plongeant à l'arrêt mais lèvera naturellement le nez dès les premiers tours d'hélice.

Les choix de réalisation du pont avant ont été fixés (plats bords, pont, fougère, fixations).

Une surprise de taille, une nouvelle, nous attendait avec l'implantation des sièges et des vaigrages : Le siège et le dossier d'origine ne rentrant pas dans le cockpit actuel (quelle version ?) ; les membrures 5, 6 et 7 ont dû être partiellement retaillées – l'embase du siège devra l'être également – pour que l'installation du siège soit possible.

Le plancher - en lattes d'acajou de 75 x 13 mm – a été entièrement redessiné pour tenir compte du problème évoqué ci-avant : il est en cours de réalisation.

La prochaine étape sera les contrôles d'interfaçage de la coque avec les divers équipements qu'elle doit héberger (moteur, réservoir, mèche de safran...).

En conséquence, les travaux de pose des murailles sont suspendus pour profiter des facilités d'accès entre l'intérieur et l'extérieur de la coque, accès indispensable pour vérifier l'implantation de tous les équipements qui devront y prendre place.

Cintrage à chaud de la serre-bauquière babord





Contrôle de position de conduite



Contrôle de positionnement du siège

Le moteur et l'arbre d'hélice

La remise en état du moteur V8 Chrysler Marine de 5,2 l de cylindrée et 225 ch est en cours, mais lors de la réfection des culasses, il s'est avéré qu'elles étaient fendues (invisible avant un profond décapage) ; elles devront être remplacées par celles qui se trouvent actuellement sur le moteur d'exposition...

Il devrait cependant nous offrir sa première symphonie en février 2020.

Concernant l'alignement du moteur et de l'arbre d'hélice, les différentes études et maquetages effectués avec une hélice de 28 cm aboutissent à caler le moteur et l'arbre d'hélice suivant un angle de 13° par rapport à la quille, soit 11° par rapport à l'horizontale, ce qui correspond à la valeur nominale prévue pour ce modèle de moteur.

Le passage de l'arbre dans la quille sera percé dès que le moteur aura été mis en place.

La sellerie

Le siège et le dossier ont été réalisés ; cependant, compte tenu du problème d'incompatibilité avec le cockpit actuel, l'embase du siège devra être légèrement modifiée.

Les vaigrages (flancs intérieurs du bateau et vides poches) sont en cours de maquetage.

La réalisation du tableau de bord est prête à être lancée.

L'électricité

Le schéma électrique du bateau a été réalisé.

Le plan d'implantation des différents équipements électriques et de la câblerie est en cours de réalisation.

Un plancher réduit sera réalisé en partie arrière pour y fixer les boîtiers devant supporter les batteries.

Actions à court et moyen terme (6 mois)

Sur la coque nous sommes arrivés au stade de construction et de mise en place des murailles ; cela étant, si ces travaux étaient effectués, ils seraient très handicapants pour tous ceux à effectuer à l'intérieur de la coque depuis l'extérieur (à travers l'espace entre les lisses et les membrures). Nous suspendrons donc la pose des murailles jusqu'à ce que les dits travaux soient terminés. La prochaine étape concernera les contrôles d'interfaçage de la coque avec les divers équipements qu'elle doit héberger (moteur, réservoir, mèche de safran...).

Dans l'ordre, nous effectuerons les travaux suivants, essentiellement des contrôles d'interfaçage entre éléments divers :

- réalisation et pose du plancher*,
- réalisation des vaigrages*,
- perçage pour la mèche de safran et positionnement du secteur de gouvernail*,
- mise en place des supports de poulies et des poulies entre le tableau de bord et le secteur de gouvernail*,
- mise en place des sièges*,
- mise en place du moteur*,
- contrôle du calage de l'arbre d'hélice et du moteur*,
- perçage du passage de l'arbre d'hélice,
- mise en place de la chaise de l'arbre d'hélice,
- pose des murailles (flancs du bateau).
- pose des plats bords,
- pose du pont,
- essais du moteur.

*Tous les travaux affectés d'un « * » correspondent à des contrôles d'interfaçage entre la coque et les différents équipements qu'elle doit accueillir, les dits équipements étant retirés après ces contrôles pour être définitivement fixés en phase de montage final.*

Les travaux d'intégration ne sont pas significatifs de l'importance des travaux réalisés

Bernard CONDAMIN.



Dernière nouvelle

Le jeudi 5 mars toute l'équipe des actifs a participé à l'installation du Chrysler V8 de 225 CV à l'intérieur de la coque du Despujols.

LE MYTHE DE MARGOT

Un jour de mai 2016, le 26 je crois, lors d'une régates à Nogent, nous avons entendu parler d'un bateau quasiment mythique, aux dires de certains, qui devait, avec ceux des Séquanais présents, animer le plan d'eau. Ce bateau est arrivé en fin d'après-midi, a été «trempé» pour qu'il gonfle pendant la nuit. Le lendemain il ressortait très vite de l'eau après que l'on ait constaté l'ouverture à l'étrave des deux galbords. Le propriétaire est reparti furieux du côté de Nantes. Ce bateau s'appelait *Margot*.

Nous savions depuis le n° 155 du Chasse-Marrée qu'une réplique d'un clipper d'Argenteuil avait été construite par les Ateliers de l'Enfer à Douarnenez et, petit à petit, nous nous étions dit qu'un tel bateau avait forcément sa place chez Sequana.

C'est alors que commence une histoire incroyable.

Trois ans et la restauration d'un océan plus tard, un certain monsieur Danet prend contact avec Sequana pour proposer la cession de *Margot* ! Surprise et émotion ! Après quelques mois de tractations, nous sommes à Nantes et là, à n'en pas croire nos yeux, Margot nous attendait dans un jardin sur la remorque qu'elle n'avait pas quittée depuis sa mauvaise nuit à Nogent.

Retour sur le quai de Sequana le 3 avril 2019. Après un rapide examen de l'ensemble du bateau, les membres pressentis de l'équipe de restauration, plus quelques autres, dans

MM. Danet, Amsalem et Chazarenc



Margot sur sa remorque



les starting blocks, démontent le puits de dérive et quelques éléments qui sont remisés soigneusement pour remontage ultérieur.

Un petit recadrage des actions à mener nous permet d'attendre qu'une place se libère dans l'atelier et nous commençons à décaper la coque en mai.

Le 6 juin Margot entre dans l'atelier.

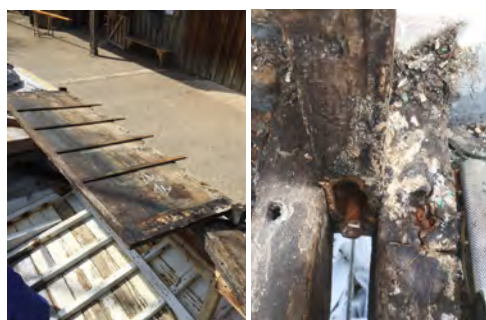
Décapage du pont, élimination des joints de Sikaflex®, ouverture des bordés, démontage de la dérive après retournement, le travail sérieux commence.

La coque est grattée jusqu'au bois, les coutures apparaissent et sont très irrégulières. Le bois est sain mais présente des écarts de largeur importants entre les bordés. Nous décidons après concertation d'élargir régulièrement les coutures et de flipoter avec des lattes de pin collées à la colle polyuréthane. Les lattes sont ainsi prises en sandwich entre deux minces épaisseurs de colle expansée souple mais solide et étanche.

La coque «flipotée»



Démontage du puits de dérive



Une quille éclatée ou pourrie



Puis vient l'examen de la quille qui s'avère catastrophique. En effet, le bateau a été construit en 1994, les Ateliers de l'Enfer ont alors dix ans d'existence. Sans doute peu de stock de bois et de trésorerie. La quille a été taillée probablement dans le coeur d'un chêne et non dans un «quartier» comme il se doit, d'où l'éclatement du bois et les déformations. Le décapage est éloquent. Les boulons de liaison quille/puits de dérive en acier sont complètement rouillés et ont pourri le bois rendu très humide par ses multiples éclatements.

Il est donc décidé, toujours après consensus, de scier la quille dans sa longueur et de la creuser à plat jusqu'au bois sain soit 3 cm.

C'est donc la totalité de la partie immergée de la quille qui est à remplacer et que nous décidons de faire en superpositions de couches de bois de 3 cm d'épaisseur pour arriver aux 18 cm d'origine. La liaison étrave/quille est en mauvais état. Nous conservons la partie haute de l'étrave et remplaçons l'allonge (partie basse de l'étrave)



Allonge d'étrave très abimé

Pendant les vacances qui suivirent, notre ami Guy d'Houilles, qui a plus d'un tour dans sa boîte à outils, entreprit de refaire la barre éclatée du fait de sa ferrure rouillée ainsi que le safran qu'il fallait rallonger d'une quinzaine de cm pour qu'il soit encore dans l'eau à la gîte.

C'est une opération non sans conséquences puisque cela implique un rehaussement de la quille à l'arrière donc un plan de quille triangulaire. L'empilage de couches successives de bois va nous permettre de mieux maîtriser l'opération.

L'état du pont est satisfaisant. Il y aura près de 200 mètres linéaires de cordon de Sikaflex® pour l'étanchéité du pont. Le montage des bordés en sapin, des varangues et des membrures, avait été entièrement fait avec des clous, qui ont rouillé et dégradé l'ensemble de la structure.

Après remise en état de l'intérieur du bateau, remplacement de pièces de membrures cassées ou disparues, les clous rouillés seront traités en surface après dérouillage à la fraise, par un traitement au Rustol®.

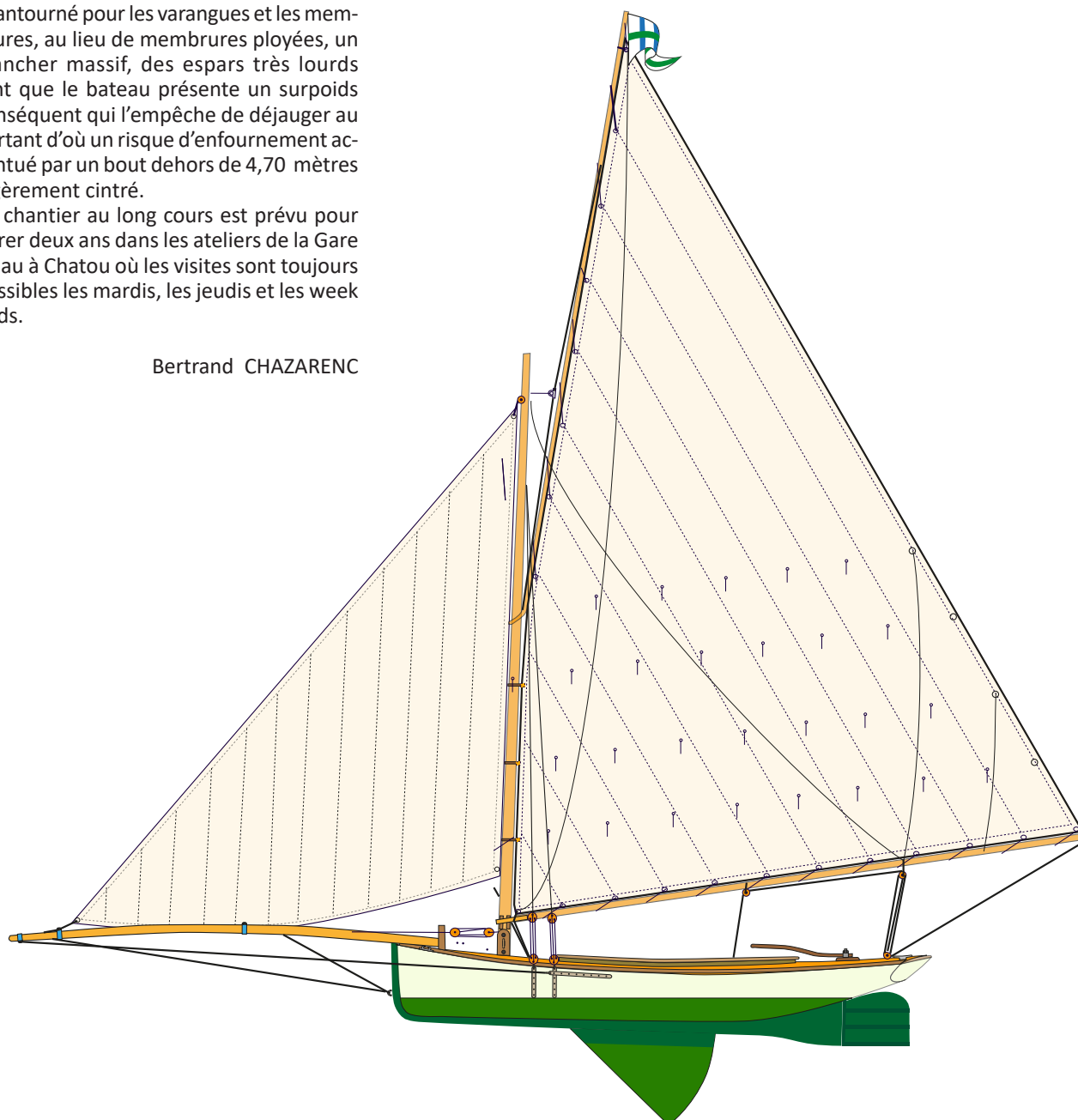
L'hiloire de la baignoire assemblée en trois épaisseurs est à revoir ainsi que la partie gauche des jumelles. Les voiles et le gréement sont en bon état. Du chêne chantourné pour les varangues et les membrures, au lieu de membrures ployées, un plancher massif, des espars très lourds font que le bateau présente un surpoids conséquent qui l'empêche de déjauger au portant d'où un risque d'enfournement accentué par un bout dehors de 4,70 mètres légèrement cintré.

Ce chantier au long cours est prévu pour durer deux ans dans les ateliers de la Gare d'eau à Chatou où les visites sont toujours possibles les mardis, les jeudis et les week ends.

Bertrand CHAZARENC



Margot en régate sur le plan d'eau de Carrières en 1995



ET SI ON Y AVAIT «CRUE»!

En 2016 Sequana avait les pieds dans l'eau.

En 2018 nous remettons ça, obligés de servir l'apéro en barque dans l'atelier. Mais que se passe-t-il ?

Le site [episeine](https://episeine.fr/) nous apprend que :
« Il appartient à chacun-e de se préparer à la prochaine inondation ».
Ben, nous voilà renseignés. Episeine vous informe et vous conseille. À vous de déployer ces démarches à votre échelle : suivez la bouée jaune ! La bouée jaune elle est là <https://episeine.fr/>

On y apprend comment se prémunir d'une montée du niveau de notre fleuve préféré. Savoir que les crues sont dans l'ordre des choses, elles peuvent survenir nous laissant le temps de nous adapter avant d'atteindre le pic. Et une fois celui-ci à son apogée, la submersion peut durer plusieurs jours..., plusieurs semaines ..., plusieurs mois. C'est horrible, non seulement on a les pieds dans l'eau mais l'inondation peut provoquer d'immenses dégâts : coupures d'électricité, d'eau potable, arrêt des transports sur les zones atteintes, dégradation des habitations, etc..



Apéro les pieds dans l'eau à Sequana

Mais que font les autorités ? Et bien à travers ce site, elles nous informent, à vous de vous organiser. Alors après lecture succincte de ce site je me suis rappelé de la crue de 1910, la crue du siècle. Déjà un bon point on a passé 2010 mais en 1910 le territoire de la Seine était le suivant en région parisienne.



La gare St-Lazare en 1910

En 1910 il valait mieux vivre sur les hauteurs de Montmartre ou celles de Chaillot ou celles de Ménilmontant ou encore celles de Chatou. Le niveau normal de la Seine était passé de 26,72 à 35,34 mètres, une augmentation de 8,62 mètres sur l'échelle hydrométrique du pont d'Austerlitz à Paris le 28 janvier et... elle a duré 35 jours, plus d'un mois. Des cas de typhoïde et de scarlatine ont été signalés. 20 000 immeubles ont été inondés, la moitié du jeune Métropolitain également. Il faut des barques et moult Berthon* pour se rendre à la gare Saint-Lazare mais les trains ne circulent plus.

Et la banlieue n'est pas épargnée, la situation est dramatique en amont comme en aval avec plus de 30 000 maisons sinistrées.

Eh bien Paris et l'Île-de-France se préparent aux prochaines crues de la Seine et de la Marne. Oui vous avez bien lu, des crues à venir mais l'État veille, zones inondables préparez-vous !

Regardez comme elle s'étend notre Déesse, comme elle colonise, s'empare des beaux quartiers. Ah ! la Tour Eiffel serait à l'abri mais en janvier 1910 elle avait comme sa compagne, la gare Lisch à Asnières, les pieds dans l'eau et la rumeur circulait comme quoi elle menaçait de fléchir. En fait, la perturbation était d'un tout autre ordre, le poste de TSF ne fonctionnait plus et le nombre de visiteurs a diminué mais la Dame de fer a résisté à la belle Déesse. Alors à la lecture de ces belles lignes, précipitez-vous sur le site www.episeine.fr pour voir où vous en êtes et ce qui vous attend. Deux bouées valent mieux qu'une.

Marc André DUBOUT

(*) Le canot Berthon ou berthon est un petit canot pliable en toile imperméable, créé comme canot de sauvetage, et utilisé pour équiper les unités de la Marine Nationale. Il connut de grands usages lors de la grue de 1910 pour assurer la circulation dans Paris.

La zone inondée en 1910



CE SIÈCLE AVAIT UN AN ...



Ce siècle avait un an quand un chantier yankee
Décida d'envoyer un de ses beaux Duffy
Vers notre vieille Europe ; le navire, ravi,
Connut les douves du château de Chantilly.

*Si le mont Ararat a salué Noé
Sequana à son tour a accueilli Chloé.*

*Époxy, transistors et microprocesseurs,
Sequana, stupéfaite, resta cependant coite.
Quinze années en commun avec le Dénicheur,
La belle en a vu d'autres, sa vue n'est pas étroite.*

*Une coque en résine, de surcroît électrique,
Au milieu de sublimes carènes historiques !
Elle n'a, c'est certain, vraiment aucune chance
De provoquer une quelconque obsolescence
Des vénérables coques aux précieuses essences
Dont chaque Séquanais connaît la quintessence.*

*Une carène pure, discrètement ventrue,
Dont le trait délicat est cependant tendu,
Qui peut se confronter, amicale rivale,
Aux dessins des anciens architectes navals.*

*Va, Chloé, vis ta vie, emmène sur le fleuve
Les amateurs en quête d'émouvants paysages.
Silencieux, efficace, ton moteur est la preuve
Que progrès et passé ont tôt fait bon ménage.*

*Et le silence aidant, les savants commentaires
Des accompagnateurs seront faits à voix basse.
Hérons et cormorans trouveront familières
Les vagues soulevées à peine à quelques brasses.*

*Le bief offre en tout temps son écrin de verdure,
Le fleuve vibre et se pare de milliers de ridules
Que les Impressionnistes saisirent en peinture
Dès l'aube, à midi et jusqu'au crépuscule.*

*Irréfragable preuve du progrès sans nuisance,
Tu fais partie, Chloé, du giron séquanais.
Sequana t'a passé le licou, le harnais,
Tu es pressentie pour aider à sa croissance.*

Bernard BOUCHET et Alain BRUNET



*Sequana propose dès l'ouverture de cette saison
des balades sur l'eau sur un bateau à propulsion
électrique, Chloé.*

*La promenade proposée de 30 ou 60 minutes in-
vite à la découverte des lieux qui ont fait la
renommée de ce bras de Seine, dont la lumière et
les qualités naturelles ont tant inspiré les peintres
impressionnistes.*

Conditions et tarifs :
[sur le site sequana.org](http://site.sequana.org)
Email : associationsequana@gmail.com

LES JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE 2019



De dos, l'auteure de l'article conversant avec Isabelle Outin



Les balades en chaloupe à vapeur ont toujours le même succès

S EQUANA a encore étonné cette année. La navigation sur la Seine s'est faite sur deux bateaux. Vous me direz : « rien d'extraordinaire, comme d'habitude ». Eh bien non ! *Suzanne*, notre chaloupe vapeur était présente accompagnée, pour sa première sortie, de *Chloé*, notre bateau électrique acquis en début d'année.

Le public s'est vite présenté devant notre barnum installé à l'entrée de la passerelle où les « hôtesse » enregistraient les réservations pour une balade de vingt minutes sur l'eau. Ainsi elles optimisaient le remplissage des bateaux et le flux était régulé : cinq passagers pour *Suzanne* et neuf pour *Chloé*.

Le choix du bateau créait un sérieux embarras. Les familles voulaient convaincre les enfants de monter à bord de *Suzanne*, cette chaloupe historique qui crache sa vapeur et dégage un parfum de bois brûlé, alors que les jeunes passagers préféraient le silence et la fluidité de *Chloé* sur l'eau. Néanmoins tout s'arrangeait, l'essentiel étant de naviguer ...

En attendant leur tour, certains admiraient les bateaux installés devant la Gare d'eau : *Roastbeef*, *Ville de Chatou* toutes voiles dehors, *Madame* ; d'autres visitaient le musée et l'atelier ; quelques-uns allaient déjeuner ou prendre un petit café dans l'un des proches restaurants ou encore filaient au musée Fournaise pour retrouver Renoir. Pour faciliter l'organisation et rassurer certains futurs passagers, nous proposons de prendre les numéros de téléphone afin de prévenir d'un éventuel décalage de l'heure de départ de la navette. Que ne ferait-on pas ?

Des bancs et quelques chaises étaient disposés à proximité et accueillaient ceux qui voulaient profiter simplement de ce moment.

Durant ces deux journées, tout le monde semblait content même sous la pluie du dimanche ! *Chloé* affichait « complet » grâce à son tendelet qui protégeait de la pluie... tandis que, pullovers et vêtements de pluie enfilés à la sauvette, permettaient à *Suzanne* d'assurer le transport de ses passagers bien couverts. Même nos dames

d'Arts et Chiffons, dans leurs tenues élégantes de la fin du XIX^e siècle, se présentaient très enthousiastes pour une navigation...

Par ce temps pourtant pluvieux nous arrêtons seulement à 18 heures, épuisés ... Les sourires et les remerciements des passagers à la descente des bateaux nous ont beaucoup touchés. Ces deux jours ont été un franc succès. À cette occasion, deux cents personnes sympathiques ont pu naviguer.

Pas de journée mémorable sans quelques anecdotes cocasses ! Afin d'accompagner sur l'eau *Suzanne* et *Chloé*, ces deux belles dames respectables, deux voiliers *Titou* et *Zabeth* sont sortis, mais ce dernier, fragile, ayant souffert de la sécheresse, se donnait contre son gré en spectacle : il but trop d'eau à sa mise à l'eau et ne pouvait donc filer sur l'eau ...

Tandis que François-Xavier n'hésitait pas à plonger dans la Seine afin de libérer l'hélice de notre *Chloé*, aux prises avec un boute farceur, menacée alors de rester à quai ce qui aurait fait de nombreux déçus !

Marie-Dominique ROMAIN

Les passagers découvrent Chloé, le bateau promenade de Sequana.... tandis que Pierrick présente la collection du garage à bateaux



LES ATELIERS JUNIORS DE SEQUANA

La période hivernale a marqué le début de nos ateliers destinés aux scolaires de Chatou et environs.

Plusieurs sujets ont fait l'objet des premiers ateliers juniors :

- Le matelotage, les nœuds marins
- Le gréement d'un voilier
- Gréage de maquettes
- Les outils du charpentier
- Pilotage d'une écluse
- Pourquoi un bateau flotte
- Comment navigue un voilier
- Construction d'un bateau jouet navigant

D'autres sujets sont en préparation :

- Les poissons de Seine (quizz)
- La faune et les oiseaux de Seine
- Types de bois et leurs arbres (quizz)
- Construction d'un voilier maquette
- La vapeur expliquée
- Essais d'outils à mains (ciseau, rabot)
- Histoire du Hameau Fournaise
- Les bateaux pop-pops

Tout ce programme sera fonction de l'âge de nos jeunes visiteurs et aussi des suggestions de leurs enseignants.

À partir du mois d'avril les élèves pourront, par groupes de neuf, profiter d'une balade à bord de Chloé, notre nouveau bateau promenade à propulsion électrique. Ils pourront découvrir les sites et paysages impressionnistes ainsi que leur faune et leur flore. Ils auront à bord un matelot qui commentera la balade et répondra à leurs questions souvent très pertinentes.

Ces ateliers sont animés par des bénévoles de l'association Sequana et encadrés par le professeur assisté d'un ou plusieurs parents d'élèves.

Le planning de réservation commence à bien se remplir et tous les bénévoles séquanais se réjouissent du bon accueil de ces activités pour les juniors.

Edmond BALLERIN



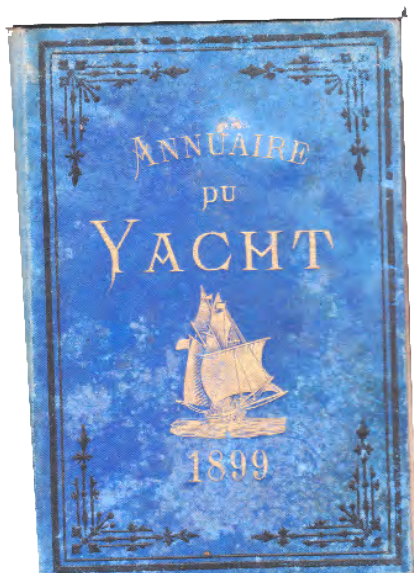
Ci-dessus : les scolaires autour de la table de réunion de Sequana

Au centre : l'atelier de matelotage animé par Jean-Claude Delvat

Ci-contre : le matelotage se termine par le traditionnel tire-à-la-corde.

DERNIÈRES NOUVELLES DU NAUTISME DE ... 1899 !

À l'aube du XX^e siècle, L'Union des yachts français (1891) et sa revue Le Yacht, fondée en 1878, avaient déjà établi un solide réseau d'information sur les clubs, les propriétaires, et les bateaux de plaisance, leurs mouvements, etc... L'annuaire de 1899 donne des informations très intéressantes pour l'histoire de la navigation de plaisance

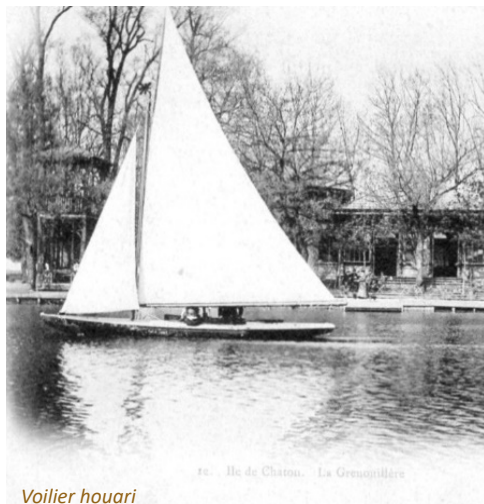


L'annuaire du Yacht 1899

Cette société d'encouragement pour la navigation de plaisance maritime réunissait alors plus de 700 membres et près de 500, allant de 0,6 à 80 tonneaux* (de 5 à 18m environ)

1900 : époque charnière entre voile et vapeur, d'où la plus grande diversité des bateaux de plaisance : voiliers à quille, à dérive, gréments houari et marconi, navires mixtes voile et vapeur, yachts à vapeur en fer ou en acier, canots à pétrole...

Les voiliers houari à dérive d'environ 1 tonneau, classe du *Monotype de Chatou*, sont nombreux particulièrement en région parisienne.



Voilier houari



Les noms des yachts semblent obéir à des modes : pas moins de neuf *Albatros*, dix *Iris*, quatorze *Marguerite* et quatorze *Hirondelle*.

On note en 1899 la présence de propriétaires d'une certaine notoriété.

Meissonnier, le peintre en vogue, qui possédait à Poissy une véritable flotte : un cotre *Charles et Thérèse*, et trois vapeurs *Leila*, *Edmée*, et *Pinson* (26 tx !) dont un vapeur de 11,8 m.

Pierre Lebaudy, fortune sucrière : une goélette à vapeur *Eider* de 95 tx !

Albert Glandaz : deux yawls *Gilda*, un vapeur de 11 tonneaux *Elsie II*, basé à Nogent et un canot à pétrole, basé à Poissy.

Louis Auguste Dormeuil et le comte d'Épremesnil, deux propriétaires de très grands domaines à Croissy. Le premier possède un cotre *Petit Poucet* de 8m, le second un yawl *Armide* de 122 tonneaux !

Louis Renault a une goélette à vapeur en acier de 20 m et 65 Ch, *Cypris*, construite à Chantenay en 1892 et basée à Billancourt.

Schindler, qui possède trois vapeurs dont



Le Pourquoi Pas III du Commandant Charcot

Suzanne de 5 tonneaux, *Louise* (ex *Rothomagus* de 10 tonneaux basé à Nogent) et *Smala*, de 6 tonneaux et qui est souvent cité comme constructeur de vapeurs, sa spécialité.

George Thierry, qui base son cotre *Courlis* à Argenteuil.

Le baron Edmond de Rothschild, propriétaire de *Pomponeau*, un petit cotre dessiné par Chevreaux, 1893, basé à Argenteuil, de *Este-*

rel, cotre de 21 m sur plans Chevreaux, basé à Cannes et *Bettina*, cotre de 20 m de 1892, basé au Havre.

Despujols a un cotre à dérive de 1 tonneau, *M'amie*, construit en 1898 et basé à Arcachon. Le Dr. Charcot avait sa goélette *Pourquoi pas* de 120 tonneaux, basée à Marseille.

Après ses explorations polaires on l'appelait Commandant Charcot, alors qu'il était aussi médecin, tout comme son père, le fameux Docteur J.M. Charcot découvreur de la maladie éponyme

Des bateaux qui ont laissé une trace : *Vétille*, cotre de 2 tonneaux construit par Dubigeon-Hummel à Nantes

Trilby : bulb keel de 8,46 m basé à Meulan, dessiné par William Fife et construit par Tellier *Roastbeef*, cotre de 8 m construit en 1892 par Luce sur plans Caillebotte, rebaptisé Thaïs par son nouveau propriétaire M. Bourdet, *Condor*, clipper houari à dérive de 3 tonneaux, longueur 8,67 m, construit par Texier au Petit Gennevilliers en 1880

Sensitive : houari à dérive de 3 tonneaux long de 8 m, sorti en 1891 des chantiers Luce de Petit Gennevilliers, basé à Argenteuil, qui portait une surface de voile démente de 100 m² ! Le cotre de Guy de Maupassant (11 m) rebaptisé *Vent Debout* car Maupassant a exigé de garder le nom de *Bel Ami* pour son nouveau bateau !

Parmi les constructeurs des bateaux de la région parisienne, beaucoup sont situés au Petit Gennevilliers, Texier fils ainé étant de beaucoup le plus cité. On y trouve aussi Gustave Caillebotte, architecte de douze navires. À Paris, Chevreaux, Wauthélet, Guilloux, G. Révérent, Valton, et Tellier fils. Baillet basé à Asnières, rejoint par Seyler, et Malo-Lebreton à Courbevoie, Pitre à Maisons Lafitte, Lein au Perreux.

Pierrick ROYNARD



Affiche des régates d'Argenteuil par Robida

La base de Léry-Poses nous accueillait en mai 2019

INTERVIEW DE JEAN-PHIPPE BRUN

administrateur de Sequana

Gaston au mouillage et Roastbeef au près sur le lac de Léry-Poses

Q : Pouvez-vous décrire l'activité de la base de loisirs en quelques mots ou chiffres ?

La base de loisirs de Léry-Poses est un établissement 100 % public, détenu par la communauté d'agglomération Seine-Eure et le département de l'Eure. Elle reçoit un million de visiteurs par an qui pratiquent différentes activités sur ses 3 lacs : l'un dédié au grand public avec ses plages, la pratique de la voile, les promenades sur l'eau ou autour du lac, le téléski-nautique, l'autre dédié aux activités sportives encadrées, et le troisième qui est une réserve ornithologique. La base de loisirs dispose également d'un golf de 18 trous et d'un compact 9 trous ainsi que différentes structures d'hébergement : gites, chalets, cottages, roulottes, camping et aire d'accueil pour camping-cars.

Q : Comment avez-vous eu l'idée de ce rassemblement de bateaux traditionnels ?

C'est la troisième année que la base de loisirs met à l'honneur les petits bateaux traditionnels en bois, une sorte de « mini Armada » alors que l'Armada de Rouen rassemble les très grands bateaux. Les installations nautiques ont aussi été le lieu de construction de deux yoles de Bantry et deux yoles de Ness, qui évoluent toujours sur le lac. Cette manifestation renforce aussi l'image culturelle de la base de loisirs et elle a permis à un large public de découvrir des oiseaux migrateurs présents sur le lac.



Jean-Philippe BRUN

Q : Avez-vous été satisfait de la « mini armada » de 2019 ?

Tout à fait, l'ambiance et le déroulement ont été excellents, et la fréquentation a permis à plus de 500 personnes de s'initier à la navigation sur les différents bateaux évoluant sur le lac. Il faut souligner aussi que la manifestation 2019, grâce à SEQUANA, a rassemblé de nouvelles associations nautiques, en plus des associations résidentes Yole 27 et le club d'hydro-modélisme : Marne et canotage, Voile et canotage d'Anjou, les amis d'Arwen Marine, tous venus avec leur bateaux en bois.

Q : À propos de Sequana, peut-on parler de partenariat avec la base de Léry-Poses ?

En effet, il y a beaucoup d'affinités dans la vision et les passions, ce qui cadre bien avec la vocation de la base de loisirs pour la promotion de la voile et de la navigation traditionnelle. Nous apprécions le savoir-faire de Sequana pour la restauration ou la construction de bateaux traditionnels, ce que nous avons initié également avec l'installation au printemps 2019 de la structure Cursus Voile et Patrimoine qui est un chantier naval de réinsertion. Les bateaux de Sequana et les membres de cette formidable association seront toujours les bienvenus à Léry-Poses en Normandie.

Propos recueillis par Pierrick Roynard

LA YOILE DE LOUIS RENAULT

Louis Renault et son frère Marcel (1872-1903) étaient passionnés de compétition sur route, mais aussi sur l'eau.

Louis Renault possédait une flottille basée dans sa propriété d'Erqueville, dans l'Eure, qui comportait une maison de matelot avec garage à bateaux.



Castel Louis Renault et la maison des mariniers



Yole de Marcel Renault exposée à Poses



Quand Marcel meurt accidentellement lors de la course Paris Madrid en 1903, la yole faite pour lui par Adolphe Degroot à Courbevoie-Asnières est donnée à un contremaître de Renault. Cette yole magnifique de 8 m de long en acajou, a été conservée en excellent

état par les héritiers dans leur maison de Portejoie, en face de la propriété Renault. Elle a été exposée au public pour la première fois lors de la fête nautique à Léry-Poses en mai 2019.

Pierrick ROYNARD

CURSUS VOILE ET PATRIMOINE

un atelier et chantier d'insertion dédié à la charpente marine sur la base de Léry-Poses

Né de la volonté et de l'engagement de Jean-Philippe Brun, le projet a vu le jour en mars 2019.

L'association ainsi créée permet de participer activement à l'intégration de personnes en situation de précarité professionnelle tout en répondant à des besoins spécifiques de clients à la recherche de bateaux en bois, construits selon les méthodes traditionnelles. Le projet est soutenu par les collectivités locales, financé partiellement par les dispositifs de l'État et le pilotage en est confié à une structure spécialisée de la région de Rouen, *Cursus*.

Cursus Voile et Patrimoine emploie une dizaine de salariés encadrés par un charpentier de marine expérimenté. Les personnes sont embauchées en contrat d'insertion de quatre mois, pouvant être prolongés pour une durée totale de 24 mois. Elles travaillent



Le Mesker, un semi dorIS à clins dû au crayon de François Vivier

quatre jours par semaine à l'atelier, le cinquième jour étant consacré à leur formation et à leur accompagnement social et professionnel.

Deux bateaux modèles ont été retenus pour le moment et ont été déjà construits par l'équipe en place :

- le *Mesker*, de 4,37m, réalisé en 2 exemplaires
- le *Morbic 11* de 3,35 m.

Cursus Voile et Patrimoine présente son activité et ses modèles dans différentes manifestations dans sa région, ou en se déplaçant sur le territoire, comme ce sera le cas à Brest, pour les Fêtes Internationales Maritimes du 10 au 16 juillet 2020.

Sequana est présent au conseil d'administration et soutient avec intérêt ce projet, tant dans sa dimension technique que dans son engagement social, et souhaite pleine réussite à ses équipes.

Laurence MALCORPI

MADAME À GENNEVILLIERS

Il faut le reconnaître, *Madame* est très sollicitée à l'extérieur de Sequana, invitée cette fois-ci de septembre à la fin de 2019 dans l'exposition Trésor de banlieue à Gennevilliers.

Cette exposition rassemblait des œuvres picturales importantes (dont deux tableaux Caillebotte petit format) et des objets reliés aux banlieues d'une manière ou d'une autre. Le toit du grand hall de l'exposition n'étant plus étanche, les organisateurs ont eu l'idée géniale de recourir à des containers mis au rebut, repeints en rouge, qui ont servi d'écrin

aux œuvres exposées, symbolisant du même coup l'activité du port de Gennevilliers.

Si cette manifestation est rééditée en 2020, c'est *Roastbeef*, bateau de Caillebotte, qui aurait logiquement sa place car il a été construit au Petit Gennevilliers. Sa reconstruction à l'identique, commencée à Carrières-sur-Seine, a vu une étape importante à Gennevilliers, pour être terminée dans l'atelier de Sequana à Chatou.

Pierrick Roynard



Madame à l'exposition «Trésors de banlieue»

DU CÔTÉ DES BOVES* DE CARRIÈRES

La place manquant, SEQUANA a recherché dès 2015 des locaux susceptibles d'accueillir la collection et ses activités.

Pour ce faire, parmi les villes pressenties, Carrières-sur-Seine a rapidement accepté de venir en aide à l'association en lui proposant en 2016 un local situé au cœur du site de l'ancien Club du Soleil qu'elle a acquis quelques années auparavant.

Ce local, exceptionnel par son volume et sa voûte de pierre calcaire taillée, présente les caractéristiques (notamment hygrométriques) pour une bonne conservation des bateaux.

C'est ainsi que par une première convention la ville a mis à disposition gracieuse de SEQUANA ce local à compter du 1^{er} janvier 2017 pour le simple stockage de plusieurs bateaux (dériveurs et quillards).

Intéressée ensuite par la présentation future des bateaux au public, la Ville de Carrières a procédé à la réfection complète de l'éclairage de cette bove. Elle a ensuite proposé à SEQUANA d'étendre la mise à disposition à une seconde bove, plus petite et contiguë, destinée à accueillir un petit atelier de restauration lui-même, à terme, ouvert au public.

Un avenant d'extension à la convention a été conclu à effet de septembre 2019. Dans ce cadre, des travaux réglementaires d'accessibilité seront réalisés par la Ville (alimentation eau et électricité notamment), SEQUANA se chargeant, sur sa proposition, de la réfection complète de la porte pour l'adapter, notamment, à l'installation d'une embarcation.

Bernard ROMAIN

Un chantier destiné aux travaux pour la restauration de la porte en chêne de la première bove s'est activé rapidement. Le travail fut relativement aisé car la porte était dans un bon état général. Derrière cette porte nous avons construit une seconde porte sécurisée ce qui nous a permis de pouvoir stocker une partie de la collection.

Pour la deuxième bove le problème a été très différent : le bas des portes était fortement endommagé. Il a fallu remettre du chêne neuf au bas de chaque panneau. Puis, nous

avons modifié le principe d'ouverture pour permettre l'entrée plus sécurisée des bateaux ainsi qu'un accès spécial handicapés.

Enfin une structure métallique masquée permet de rendre une bonne rigidité à l'ensemble. La poutre au-dessus des portes et les montants sont aussi en très mauvais état et sont en cours de restauration. Les vitres ont été posées en janvier 2020.

Un grand merci à Guy d'Houilles, Bernard, François, Jean-Bernard et les autres. Vivement l'inauguration !

Jean-Claude DELVAT

* NDLR : en vieux français une «bove» est une grotte, caverne, cave, cavité, etc.. et non une étable pour bovidés



Vue aérienne du parc du Club du Soleil



Le garage à bateaux : ambiance monastique



Guy d'Houilles dans ses œuvres, installation du cadre métallique



Vue extérieure des vantaux et des dormants de l'atelier carrillon.

PARIS - ROUEN À VÉLOCIPÈDE

C'est par le beau matin ensoleillé du 9 novembre 2019 que le Hameau Fournaise voyait débarquer une vingtaine de vélocipédistes en costumes sportifs du XIX^e siècle de la *Course Paris-Rouen à vélocipède*. Cette manifestation commémore la première course cycliste de fond au monde du 7 novembre 1869. L'atelier de la Gare d'eau était le premier arrêt de ce peloton où Sequana offrait une collation bien méritée. Parmi ces passionné(e)s de cycles

anciens, nos Séquanais ont pu reconnaître Gérard Holtz, figure mythique de la télévision et du sport français. Les contacts ont été courts car le défi était de boucler le parcours Paris – Rouen en moins de 24 heures.

Rappelons qu'à cette époque c'est le développement de « la petite reine » qui a sonné le glas du canotage. À Chatou, les canotiers ne sont pas rancuniers.

Edmond BALLERIN



De merveilleuses machines



Débarquement de drôles de machines



Collation de la première étape offerte par Sequana



Pose de départ devant la Gare d'eau

POUR LE CENTENAIRE RENOIR



Renoir : Le Déjeuner des rameurs à Fournaise



Reconstitution photographique du fameux tableau

L'émission Météo à la carte, sur FR3, a proposé à ses téléspectateurs début 2019, un reportage sur un lieu historique à découvrir en bord de Seine à Chatou.

Réalisateur et cadreur, fascinés par la Maison Fournaise et son histoire, par l'atelier et la Collection de Sequana, ont été

particulièrement touchés par le moment de magie que nous leur avons offert : en effet avec l'aide des meilleurs bricoleurs-décorateurs-canotiers de Sequana et d'Arts & Chiffons, nous avons reconstitué le Déjeuner des Rameurs peint par Renoir en 1880 à Chatou ; l'émission retranscrit nos efforts pour installer le décor dos à la Seine en haut de la mise à l'eau pendant qu'une yole s'installait

sur l'eau dans l'axe du décor. Le casting fut très sélectif : Edward, Bertrand, Michèle et Pierrick (sur l'eau), tous très convaincants. Vous pouvez encore voir le reportage sur le site de Sequana

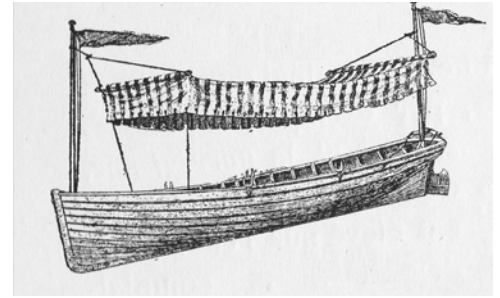
Youtube <https://www.youtube.com/watch?v=9Yf7WiZK2C4&feature=youtu.be>

Laurence MALCORPI

SAUREZ-VOUS RECONNAÎTRE CES CANOTS?



1



6



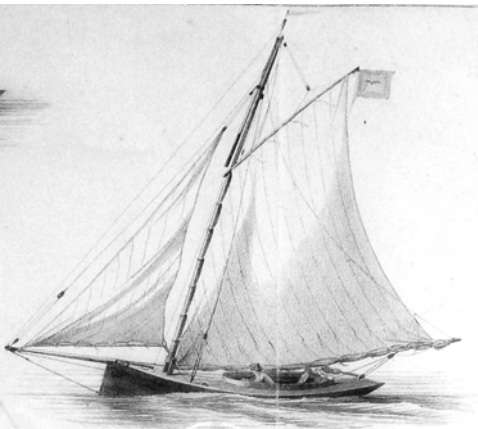
9



4



11

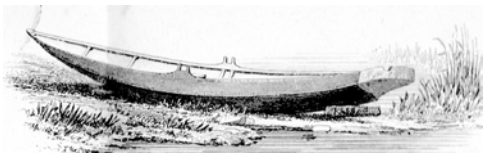


2

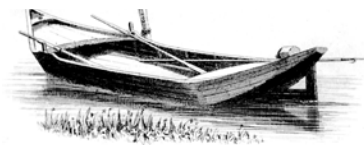


8

Sources : La Vie à la Campagne n°45 - Charles Furne (éditeur de la Comédie Humaine de Balzac)



5



3



10



7

Solution en page 25

Humour canotier



Entre deux eaux

Gravure d'A. Guillaume (coll. E. Ballerín)

LES POTINS DU PONTON

La Trésorière a navigué...

... sur un bateau traditionnel et artisanal du lac Titicaca ; elle y a découvert les techniques éternelles dans le monde. Les spécialistes reconnaîtront les différentes structures faites à la main avec les fournitures locales....



À la barre un cousin lointain de Guy d'Houilles!

Une vielle à Sequana

Ça s'est passé un dimanche, un dimanche à Sequana... Pour nous remercier de notre accueil un visiteur du garage à bateaux a sorti de son étui une vielle à roue historique pour nous interpréter plusieurs hits actuels. Et ce avec un instrument traditionnel ayant fait son apparition au Moyen Âge.



Les engelures

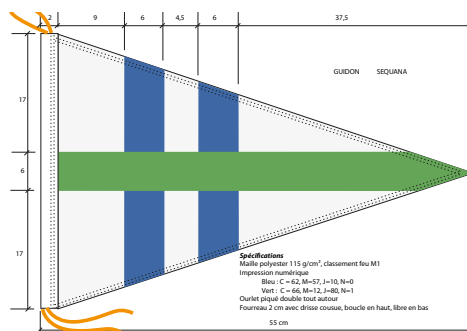
Les rameuses et rameurs séquanais ont réhabilité l'épreuve dite des « Engelures » datant des tous débuts de Sequana. La randonnée a toujours lieu un dimanche d'hiver bien froid, entre Chatou et Carrières/Seine, aller et retour, avec déjeuner bien roboratif chez Mado, aujourd'hui « Il Vaporetto », dont le haricot de mouton a laissé des souvenirs gastronomiques impérissables.



Guidons

Sequana va doter ses bateaux navigants du guidon Sequana, en particulier ceux qui iront à Brest.

Le motif reprend celui de l'ancien CNC dû au talent du couturier Paul Poiret, avec le vert et le bleu de Sequana. En voici le dessin à l'usage de nos couturières.



Expo à Nogent

Depuis le 21 septembre 2019 le Musée Intercommunal de Nogent-sur-Marne présente une exposition qui invite, à l'aide de cartes postales, à découvrir la diversité de territoire de l'est parisien à la belle époque : ruralité, habitat, hôpitaux, écoles, commerce, industrie... Le musée de Nogent détient plus de 16 000 cartes postales. Fermeture le 30 mai 2020.



Bientôt Port-Cormeilles ?

Les silos de l'ancienne cimenterie de Cormeilles-en-Parisis ont été dynamités pour laisser bientôt place à un nouveau quartier aménagé sur les berges de Seine et un projet de port de plaisance



Sauvetage au ponton

Au printemps dernier nos rameurs séquanais ont sauvé de la noyade ce poussin de la couvée de notre mascotte la poule d'eau voisine. Le poussin s'est bien remis de ses émotions et est vite retourné auprès de maman-poule d'eau.



Margot au 1/10

Une petite *Margot* est arrivée à Sequana. Son papa, Bertrand peut être fier de sa progéniture. Les visiteurs du garage et de l'atelier de la Gare d'eau n'arrêtent pas de l'admirer.



Drôle d'oiseau

Sequana a vu récemment arriver à l'atelier ce drôle d'oiseau exotique. Non, ce n'est pas un oiseau, mais tout simplement le nouveau safran en chêne massif de *Margot*, « made in Houilles by Guy ».



LA SEMAINE DU GOLFE DANS LE MORBIHAN

J'avais assisté à la première Semaine du Golfe dans le Morbihan, manifestation maritime et terrestre internationale, et je m'étais promis d'y participer un jour. Ce souhait s'est réalisé en 2019.

J'ai alors proposé à François Raynal de se joindre à moi. Il a tout de suite accepté d'autant plus que *Gaston*, choisi pour l'occasion, convenait parfaitement à ce genre de rallye en eau abritée.

Solutions du jeu de la page 23

1. Skiff
2. Clipper
3. Bachot
4. Canoë mixte
5. Norvégienne
6. Canot de famille
7. Périssaire
8. Funny
9. Océan
10. Wherry
11. Passe partout

Pierre Amsalem s'est proposé pour assurer la logistique des étapes différentes chaque jour entre ports et mouillages et nous a facilité l'hébergement dans sa grande maison. Merci à lui !

Bernard Condamin s'est joint au petit groupe et naviguera aussi. Nous avons donc été quatre à participer à cette grande fête maritime qui regroupait 1 453 bateaux traditionnels et classiques répartis en flottilles cohérentes et identifiables, qui naviguent tous les jours

La météo n'a pas été toujours clémente mais dans l'ensemble assez supportable, comme toujours en Bretagne !

Souvenir d'une bonne semaine de navigation avec quatre bons copains !

Jean-Claude DELVAT



Les deux équipiers de Gaston : François et Jean-Claude



Pierre et Bernard les ont rejoints



Les fêtes maritimes, ce sont d'abord un fourmillement d'embarcations venues des quatre coins du globe, des mythiques voiliers d'autrefois jusqu'aux armements les plus récents de la Marine nationale.

Onze de nos bateaux vont se joindre aux Grandes Fêtes Maritimes Internationales de BREST, du 10 au 16 juillet 2020, accompagnés de la Vigie d'Amerami, pilotée par Marc-André Dubout et du Côté de Jean-Philippe Brun. Nous sommes très fiers de porter les couleurs de Sequana, de Chatou, et du Patrimoine fluvial à 600 kms de la Gare d'eau au milieu de ce magnifique rassemblement.

Nous aimons les défis ; souvenons-nous du projet de la descente de la Seine vers Poses

en 2016 avec 14 bateaux engagés dans un projet labellisé Normandie Impressionnisme ... le sort a voulu en décider autrement et a cherché à nous intimider avec une belle crue début juin ; nous n'avions donc pas pu vivre l'aventure sur la Seine, mais l'opération s'était bien terminée sur les merveilleux lacs de Poses ..

Pour Brest, notre modeste association cato-vienne doit affronter toutes sortes de sujets ; la préciosité de notre flotte et donc la qualité du transport et les précautions pendant la fête, la logistique pour nos équipages, les relations avec les autorités, la mise en valeur de notre Collection sur place.

Jean Mauviel, notre « John-John », éminent membre brestois de Sequana, prépare le

terrain et sollicite quotidiennement notre créativité, espérant que nous saurons attirer et intéresser le public contenu sur les quais et sur les pontons.

A terre, 3 embarcations à avirons seront incluses dans une exposition consacrée au patrimoine fluvial et sur l'eau ; les bateaux vapeur et voiliers évolueront sur l'eau, certains embarquant un public, certes fasciné par l'Hermione, mais également très touché par nos bateaux anciens, témoins d'une époque elle-même exaltante.

Vieux gréements, atmosphère festive, ouverture au monde et aux défis d'aujourd'hui et de demain, c'est tout cela, Brest 2020 ! Sequana y sera.

Laurence MALCORPI



IMAGES DE BREST 2016

Vigie croise et salue l'Hermione



Suzanne attend des VIP's de Brest



Suzanne louvoie dans le port de commerce



l'amiral John John surveille les opérations



Pose cervoise pendant la canicule



Vigie dans le port de commerce



Le Ponton des vapeurs

Sortie de l'Armada

