

BULLETIN DE L'ASSOCIATION SEQUANA

Numéro 48 Avril 2024

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)



QUAI FOURNAISE

SOMMAIRE

É D I T O R I A L	<i>Laurence Malcorpi</i>	3
É V É N E M E N T S		
Chatou réinvestit ses berges - <i>Christophe Ragué</i>		4
Les travaux du Quai Fournaise - <i>Laurence Malcorpi</i>		5
Finitions du Despujols - <i>Bernard Condamin</i>		6
Présentation du Despujols - <i>Bernard Condamin</i>		8
Baptême du Jean Jack - <i>Bernard Condamin</i>		9
La Fondation du Patrimoine - <i>Louis Journet</i>		10
Le CVBS fête ses 90 ans - <i>Jean-Pierre Fresson</i>		11
Restaurations de Margot - <i>Bertrand Chazarenc</i>		12
Baptême de Margot -- <i>Bertrand Chazarenc</i>		13
Les Voiles du Lac d'Annecy - <i>Pierrick Roynard</i>		14
Séminaire Sequana CAP II - <i>Laurence Malcorpi</i>		15
H I S T O I R E E T C U L T U R E		
Caillebotte architecte naval - <i>Brigitte Gollety</i>		16
Réouverture du Musée de la Marine - <i>Marc André Dubout</i>		18
Pagaie, aviron, rame, pelle ? - <i>Pierrick Roynard</i>		19
Le chemin de fer de Paris à St-Germain - <i>Marc André Dubout</i>		20
Carpes de Seine - <i>Nathalie Cortesi</i>		21
T R A N S M I S S I O N D E S C O N N A I S S A N C E S		
Transmettre : une de nos premières missions - <i>Laurence Malcorpi</i>		22
Bilan Chloé 2023 - <i>Gilles Mouquet</i>		23
Balades enchantées à bord de Chloé - <i>Nathalie Cortesi</i>		24
C H A N T I E R S		
Hello des yoles et canoës - <i>Brigitte Gollety</i>		26
Nouveau pied de mât pour Zabeth - <i>Jean-Pierre Fresson</i>		27
Les fuites de Gaston - <i>Bernard Romain et Jean-Claude Delvat</i>		27
Attendu comme une star - <i>Bernard Boniface</i>		28
M A N I F E S T A T I O N S		
Le diner des Canotiers - <i>Laurence Malcorpi</i>		29
Le festival des lumières impressionnistes - <i>Laurence Malcorpi</i>		30
La coupe des culs mouillés - <i>François Travade</i>		31
La galette - <i>Jean-Pierre Fresson</i>		31
Forum des associations - <i>Anne-Marie Ballerin</i>		31
Les Mariniers de Vitry au Débord de Loire - <i>Marc André Dubout</i>		32
Les Mariniers de Vitry fêtent St-Nicolas- <i>Marc André Dubout</i>		34
L E S P O T I N S D U P O N T O N		
Un bateau de sécurité Quai Fournaise - <i>Emmanuel Duverdiér</i>		35
Nouvelles de Marne & Canotage - <i>Pierrick Roynard</i>		35
À la Cour du Soleil - <i>Élisabeth Saunier</i>		36
Les escapades de Sequana - <i>Laurence Malcorpi</i>		37
Roastbeef au Petit Gennevilliers <i>peint par G. Caillebotte</i>		38

La Feuille à l'Envers n° 48 Bulletin de l'Association Sequana

Éditeur

Association Sequana
La Gare d'eau, 2 quai Philippe Watier
Île des Impressionnistes
78400 CHATOU
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 fabrication

Edmond Ballerin

Comité de rédaction

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

Rédaction

Anne-Marie Ballerin
Edmond Ballerin
Bertrand Chazarenc
Bernard Condamin
Jean-Claude Delvat
Marc André Dubout
Louis Journet
Annie Lesgards
Laurence Malcorpi
Christophe Ragué
Bernard Romain
Pierrick Roynard
Élisabeth Saunier
François Travade

Crédit photos

Arts & Chiffons,
Edmond Ballerin
Bertrand Chazarenc
Bernard Condamin
Marc André Dubout
Annie Lesgards
Laurence Malcorpi
Pierrick Roynard
Marie-Pierre Tricard

Diffusion gratuite

Reprographie William Copy

Copyright

La Feuille à l'Envers ©



Je relisais récemment les éditos de nos présidents précédents : on y évoque régulièrement la passion, la joie partagée lorsqu'un bateau sort de l'atelier, l'enthousiasme de participer aux manifestations nautiques, les mêmes louanges à ceux qui s'engagent sur les chantiers et aussi les mêmes problématiques d'espace...

J'interrogeais récemment un bénévole d'une ancienne époque, revenu travailler dans l'atelier après la fin de sa carrière professionnelle ; pour lui rien n'a changé : même ambiance, mêmes discussions techniques de chantier ou plus légères autour de la table de déjeuner, mêmes soucis, et aussi même entraide, même convivialité.

Notre navire Sequana a donc été solidement construit au fil des années, sur des valeurs qui unissent les hommes et femmes qui se sont relayés depuis près de quarante ans.
Merci à tous ceux-là.

Dans cette Feuille à l'Envers, nous revenons sur une exceptionnelle année 2023 : les nouvelles installations portuaires du Quai Fournaise (cale et pontons) sont un immense progrès pour la vie des navigateurs et notamment celle des équipages de *Chloé*. Et puis la sortie de deux bateaux incroyables : le *Despujols Grand Sport*, dédié à Jean Jack Gardais et le clipper d'Argenteuil, *Margot*, nous avons hâte de les revoir sur l'eau au printemps.

Aujourd'hui, pas moins de onze chantiers de maintenance occupent les équipes ; nous devons être prêts pour la première importante manifestation de la saison : Porte-de-Seine les 25 et 26 mai.

Vous verrez à la fin de la revue que nous nous préparons à une saison 2024 très dynamique : Montesson, Portejoie, Carrières-sur-Seine, Rouen, Brest et bien sûr nos animations canotières en septembre à Chatou !

Ce sera l'année de l'impressionnisme, de Caillebotte, de *Roastbeef* !

La passion est toujours bien là ...

À bientôt, chers amis

Laurence Malcorpi

CHATOU RÉINVESTIT SES BERGES

La boucle de la Seine vit par l’imaginaire qu’elle véhicule, créée par les époques traversées, et dont témoigne le patrimoine qui jalonne ses berges. Jusqu’aux années 30, la Seine et ses berges constituent l’attraction majeure du territoire, lieu de loisirs permettant la baignade, les régates, les guinguettes, les folies... À Chatou, le souvenir des Impressionnistes, des Fauves et des villégiatures du 19ème siècle reste particulièrement vivant.

Enrichies depuis plusieurs années grâce aux actions patrimoniales de la Ville et de Sequana, les berges de Seine nécessitaient la définition et la mise en œuvre d’un programme ambitieux de réaménagement à l’échelle communale.

C’est au Sivom des Coteaux de Seine que la Ville a confié une mission d’étude dont l’objectif est une réhabilitation et une sécurisation des liaisons douces. Ces perspectives s’inscrivent dans un contexte de développement d’une offre touristique renouvelée, permettant un renforcement de la qualité d’accueil du parcours visiteurs, une amélioration de la desserte en mode doux vers les berges et la mise en place d’opérations de découverte d’une faune et d’une flore particulièrement riches.

Sur toute la longueur de ses quais, les promenades catoviennes égrènent en

effet des vues exceptionnelles sur la Seine, des linéaires de couvert végétal ponctués d’échappées et de percées qui permettent de profiter d’une variété d’ambiances végétales exceptionnelles.

Le projet que souhaite mettre en place la Ville se veut bien entendu le moins impactant possible sur l’existant et se place dans une optique d’économie et de résilience. C’est un projet discret qui laissera la place au milieu naturel, à la Seine, au végétal et à sa faune.

Pour accompagner les haltes fluviales déjà réalisées – dont les dernières ont été

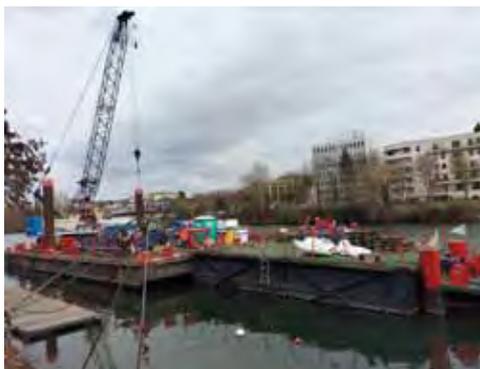
inaugurées en 2023, au droit de Sequana pour former le Quai Fournaise – la création de nouveaux espaces de flânerie et de belvédères est prévue. Par ailleurs une attention toute particulière est portée à la protection des espèces, dont l’inventaire qui a été diligenté en amont des réflexions témoigne de la qualité et de la vivacité.

Dans ce contexte, Chatou a une carte à jouer au cœur d’un méandre de fleuve particulièrement apprécié et convoité à quelques encablures de la capitale.

Christophe Ragué
Directeur de la stratégie
et de la communication
de la Ville de Chatou



LES TRAVAUX DU QUAI FOURNAISE



Une impressionnante armada



Battage des palplanches de batardeau

Vous ne connaissez pas le quai Fournaise ? Il est situé le long de la Gare d'eau au Hameau Fournaise, dans l'île des Impressionnistes. Il a été inauguré le 24 juin 2023 par le maire de Chatou et sa première adjointe, entourés de nombreux invités de marque : Marie Lebec, aujourd'hui Ministre chargée des relations avec le Parlement, Marta de Cidrac, sénatrice des Yvelines, Stéphanie Thieyre, conseillère départementale, Érik Orsenna, écrivain et académicien, et toute l'équipe du Despujols Grand Sport qui présentait au public ce jour-là le runabout de 1960 restauré.

Les travaux d'équipement de ce nouveau quai, ardemment souhaités depuis de nombreuses années par les membres de Sequana, ont débuté en mars de l'année dernière.

Batardeau terminé. L'assèchement par pompage permettra de couler la nouvelle cale.



Inauguration du Quai Fournaise le 24 juin 2023 par le maire de Chatou et sa première adjointe, entourés de nombreux invités de marque : Marie Lebec, aujourd'hui Ministre chargée des relations avec le Parlement, Marta de Cidrac, sénatrice des Yvelines, Stéphanie Thieyre, conseillère départementale, Érik Orsenna, écrivain et académicien, et toute l'équipe du Despujols Grand Sport



Les nouveaux pontons de 36 m pour le canotage, la voile et l'aviron

Une impressionnante armada de barges, grues, d'engins de chantier, amarrée devant nos ateliers, a très vite délimité le périmètre de la nouvelle descente à bateaux : deux rangées de palplanches sont apparues avant les opérations de reconstruction d'une nouvelle cale.

Les équipes ont ensuite préparé l'approvisionnement en eau et électricité des futurs pontons arrivés au mois de mai.

Les entreprises ont assuré avec la Ville et Sequana un suivi rigoureux permettant d'ajuster au fil des travaux des points particuliers.

Ces nouveaux équipements très significatifs de la commune, vont grandement faciliter les opérations de mise à l'eau des bateaux et d'embarquement du public pour nos fameuses balades impressionnistes et autres parades et journées du patrimoine.

Que nos élus et les services de la Ville qui ont contribué à ce projet exceptionnel, soient ici remerciés.

Laurence Malcorpi

À noter : le départ de notre vieux ponton, soigné avec affection dans ses années de vieillesse par Paul et Roger ; nous le retrouverons, retraité, à Porte-de-Seine, bientôt.

FINITION DU DGS

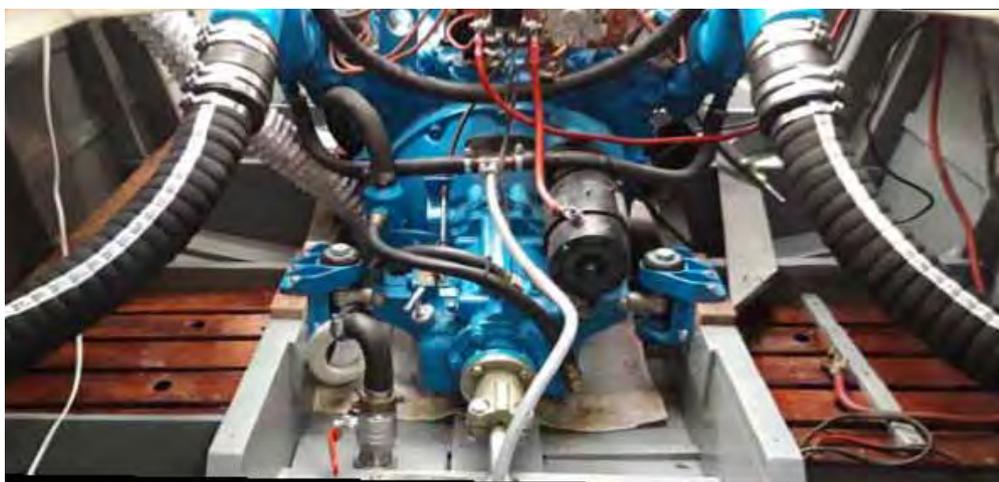


Après quatre ans de travaux, et deux de Covid

Cette année a vu l'aboutissement de six années d'effort et de persévérance, avec la présentation au public du Runabout Despujols Grand Sport lors de l'inauguration du quai Fournaise le 24 juin suivie de sa mise à l'eau le 17 septembre et son évolution devant nos ateliers devant et un public ravi.

Les travaux ont porté essentiellement sur la finition et le remontage de tous les composants du bateau.

Une remorque a été achetée et équipée pour son transport par route et sa mise à l'eau en cale.



Inverseur, échappement et circuit de filtration

Le point sur les travaux

Les parties vives ont reçu onze couches dont quatre d'époxy, quatre de primaire époxyde et trois d'antifouling. Les ponts et les murailles ont été vernis de quatorze couches de consolidation ; ils recevront quatre couches supplémentaires de finition après deux mois de durcissement des couches précédentes et un ponçage d'égalisation des surfaces.



Les parties vives ont reçu onze couches tandis que murailles et pont en ont reçu quatorze



L'arbre d'hélice

FINITION DU DGS



Une belle remorque pour voyager confortablement

Despuijols

L'ensemble est plutôt réussi après six ans de travaux

Le moteur, les échappements, le circuit de filtration et de refroidissement ainsi que la ligne d'arbre ont été installés et calés au ½ degré près.

Un système de ventilation du compartiment moteur a été installé afin d'éviter l'accumulation de vapeurs d'essence et, par conséquent, les risques d'explosion. Le presse-étoupe est lubrifié grâce à un système d'injection de l'eau de refroidissement du moteur.



Modèle de nez en composite



La fonderie en bronze

Un modèle de nez a été réalisé en composite, modèle qui comporte une platine recouvrant le nez du bateau et surmontée d'un cormoran servant de chaumard. Ce modèle va être confié à un fondeur pour réaliser ces mêmes pièces en bronze qui seront ensuite usinées puis chromées.

Toutes les pièces d'accastillage ont été chromées et posées.

Un ber entièrement métallique a été construit dans l'atelier de Carrières.

Actions à court terme (trois mois)
Tests dynamiques de navigabilité du DGS (vitesse, déjaugage, virages stabilité...).

Bernard Condamin



Jean-Claude construit le ber de présentation et de mise à l'eau

PRÉSENTATION DU DGS AU PUBLIC LE 24 JUIN 2023



Après des préparatifs déroulés dans une grande excitation, le DGS était prêt pour le grand jour.

À l'occasion de l'inauguration du Quai Fournaise le long du nouveau port construit par la mairie, le DGS a été présenté au public en présence d'Éric Dumoulin, maire de Chatou, de nombreuses personnalités, amis et soutiens de Sequana et d'Érik Orsenna, académicien, précurseur du projet de reconstruction de l'*Hermione*.

La présentation du DGS s'est déroulée en grande pompe aux airs de la Walkyrie, commentée par Bernard Condamin, le responsable du projet.



Ionel Gardais, Bernard Condamin, Edward Develay



Chaque lancement de bateau est une fête au hameau Fournaise



Débarquement de touristes ravis



BAPTÊME DU DGS JEAN JACK le 17 septembre 2023



Comme la tradition Sequana l'exige, Ionel Gardais a baptisé le DGS avec un jéroboam d'eau de Seine



Gaffe aux vernis !



Derniers réglages et vérifications

Après des préparatifs déroulés dans une grande excitation, le DGS était prêt pour le grand jour.

En présence d'Éric Dumoulin, maire de Chatou, le DGS a été baptisé du nom de *Jean Jack* par ses deux parrains, Ionel Gardais, le fils de Jean Jack Gardais, l'initiateur du projet, et par Edward Develay, gérant du restaurant Les Rives de la Courtille, généreux sponsor très motivé par notre réalisation ;



Petit souci mécanique vite réparé par Claude

Jean Jack a été mis patiemment à l'eau par la cale, sur sa remorque, et a évolué devant le quai Fournaise sous les regards attentifs d'un très nombreux public.

Il faut dire que le spectacle a été riche d'événements plus ou moins inattendus : dès sa mise à l'eau, *Jean Jack* a fait quelques tours de piste devant le quai Fournaise, puis une étrange fumée s'est manifestée dans le compartiment moteur suite à la

surchauffe d'un tuyau d'échappement. Après réparation par Claude, notre sorcier de la mécanique, *Jean Jack* a pu procéder à quelques excès de vitesse sous un tonnerre d'applaudissements.

Jean Jack a pu ensuite embarquer quelques touristes.

Pari gagné !

Bernard Condamin

LA FONDATION DU PATRIMOINE



La Fondation du patrimoine a été créée en 1996 pour aider à la protection du patrimoine rural et non protégé au titre des monuments historiques. 80 % de nos projets sont encore situés dans les territoires ruraux, conformément à notre mission et à nos objectifs.

En 1999, la Fondation invente le mécénat populaire ou financement participatif : les donateurs fixent leur choix parmi les projets qu'elle soutient et leurs dons sont fléchés sur les projets qu'eux-mêmes ont retenus.

Le cadre de notre intervention s'est progressivement élargi, le patrimoine correspond à notre environnement immédiat et forme un tout : les bâtiments, les paysages, les milieux naturels, les espèces animales, et depuis 2009 notre action s'étend à la protection de la biodiversité et aux espaces naturels protégés.

En 2011, la Fondation lance des programmes de soutien à l'insertion professionnelle et aux métiers liés à la protection du patrimoine.

Aujourd'hui, la Fondation est une organisation régionalisée qui comprend 900 bénévoles, au contact des porteurs de projets (propriétaires, associations, collectivités locales) dans tous les départements.

Nos derniers bilans d'activité montrent qu'en 2022 nous avons soutenu 3100 projets, terminé 2000 projets, collecté 124 millions d'euros et accompagné des programmes de travaux pour 677 millions d'euros.

Une opération en particulier, le sauvetage de Notre Dame de Paris, a constitué un engagement majeur (27,5 millions d'euros collectés auprès de 200 000 donateurs). Pour notre région d'Île-de-France, où opèrent 44 bénévoles, 87 projets ont été terminés et 3,8 millions d'euros collectés.

Depuis 2017, la Mission Bern, avec l'aide de la Fondation du patrimoine, a sélectionné 745 sites, qui ont reçu, depuis la première édition du Loto du Patrimoine, 230 millions d'euros.

La restauration du canot *Despujols Grand Sport* s'est inscrite tout naturellement dans notre dispositif.

Le patrimoine en effet, ce sont également des objets représentatifs de savoir-faire particuliers et de l'excellence industrielle ou artisanale. La Fondation du patrimoine a ainsi soutenu des projets concernant des bateaux, des voitures, des locomotives et même un avion.

Lorsque le Président Gardais a pris contact avec nous, en 2016, nous avons tout de suite été frappés par l'ambition du projet et la qualité de sa préparation.

Je me souviens d'un plan d'action particulièrement détaillé, dans lequel figurait toute l'opération de remise en état de fonctionnement du canot. L'ensemble avait été mûrement réfléchi, et la visite des collections de Sequana suffisait à mesurer les capacités techniques et le niveau des

travaux réalisés par les adhérents.

Il suffit de voir maintenant la coque du canot *Despujols* et sa marqueterie pour comprendre que les membres de Sequana sont certes des bénévoles, mais pas des amateurs.

Une convention de souscription a été signée entre Sequana et la Fondation du patrimoine en 2018, avec un succès certain, puisque pour un montant de travaux estimé à environ 22 000 euros, la collecte et les mécénats et aides divers ont rapporté 16 600 euros.

Le projet a connu quelques vicissitudes (recherche du moteur, découvert en 2019...) mais il a été mené à bien, jusqu'à ce jour de l'été 2024, où des visiteurs séduits ont pu admirer le résultat de tous ces efforts. Le Président Gardais n'a malheureusement pas pu assister à ce beau dénouement, mais les rênes de Sequana ont été reprises avec efficacité par Madame Malcorpi.

Félicitations à Sequana et à tous ses adhérents. Nous sommes sûrs qu'il y aura d'autres projets.

Jean-Louis Jurnet
délégué départemental de la
Fondation du patrimoine pour les Yvelines



LE C.V.B.S. FÊTE SES 90 ANS



Quod Amo, précédé de Zabeth, Gaston Loulou, Chahut



Quod Amo précédé de Zabeth

Né en 1933 sous le nom de Club de Voile de Rueil sur la berge, en face de de la Gare d'eau Sequana, le Cercle de Voile des Boucles de la Seine a fêté ses quatre-vingt-dix ans en 2023.

Pour cet évènement, deux journées festives avaient été organisées les 14 mai, Fête des vieux gréements et 24 Juin avec les Officiels. Sequana était conviée à cette fête des vieux gréements et a participé avec cinq bateaux – *Chahut, Gaston, Loulou, Quod Amo, Zabeth* qui avaient rejoint quatre bateaux du CVBS – deux Dinghy 12 pieds, F 15 et un Sharpie 9 m².

Le temps était couvert lorsque l'on gréait et mettait à l'eau les neuf bateaux. *Quod Amo* avec son gréement complexe se faisait remarquer lors de son gréage mais il est allé à l'eau comme les autres. En fin de matinée le soleil faisait son apparition et le père Éole se réveillait enfin pour pousser les voiliers sur l'eau.

Vers midi tout le monde se retrouvait pour un apéritif sous le hangar avec un petit discours de bienvenue puis c'est le repas sur le quai où un stand d'huîtres nous attendait. Merci à la mairie de Montesson qui avait autorisé la coupure de la circulation devant le club pour la sécurité de tous. On se retrouvait sous le hangar pour déguster le dessert offert par Sequana.

En début d'après-midi tout le monde était sur l'eau pour naviguer et participer à une régata festive en quatre manches. Les départs sont décalés pour mieux voir les bateaux et je pouvais plus facilement commenter au micro le passage tous navigant sur le plan d'eau pour faire connaître aux membres et au public les caractéristiques des voiliers. Le vent était faible mais permettait une évolution des voiliers.

Après la remontée des bateaux c'était la traditionnelle annonce des résultats avec remise d'un souvenir aux participants. Premier : bateau de Sequana Zabeth, son équipage Marc André et Bernard recevaient une coupe.

La cinquantaine de personnes qui a participé à cette fête est repartie enchantée même si un peu plus de vent aurait été le bienvenu.

Jean-Pierre Fresson

DEUXIÈME RESTAURATION DE MARGOT

Le choix qui nous a guidés pour entreprendre la restauration de *Margot* est avant tout de nature historique. En effet, l'idée de restaurer ce bateau totalement atypique était très séduisante.

« C'est en 1847, aux régates du Havre, que parut le premier bateau à dérive mobile, *La Margot*, importée en France par M. Lucien More et construite à New-York sur le modèle des bateaux de Baltimore, les sandbaggers. » (Ref : Le Yacht)

Construite aux Ateliers de l'Enfer en 1994, *Margot* est la reconstitution d'un des premiers clippers de Seine des années 1870, à partir d'un plan communiqué par Bernard Cadoret, *Scapin*, dessiné par Texier à Argenteuil d'où son nom clipper d'Argenteuil. Spectaculaire par sa forme de « plat à barbe » et par la taille de son gréement (70 m²), il a figuré sur de nombreux tableaux impressionnistes.

Sa restauration a débuté en juin 2019 avec une équipe composée de Pierre Amsallem, Michel de Coster, Maëlle Donkuff, Olivier Demanche, Claude Giasson, et moi-même, chef de chantier.

Nous ne savions pas que l'opération allait durer quatre ans, la Covid ayant interrompu les travaux. D'autre part, un article de Gwendal Jaffry sur *Margot* dans le Chasse-Marée nous a beaucoup aidés dans nos réflexions.

Après une expertise poussée sur l'état de *Margot*, il a fallu se rendre à l'évidence que ce bateau avait très mal vieilli : vingt-neuf ans dont une dizaine à terre et plusieurs propriétaires ayant apporté chacun leurs modifications ou réparations plus ou moins heureuses.



Réfection des joints du pont

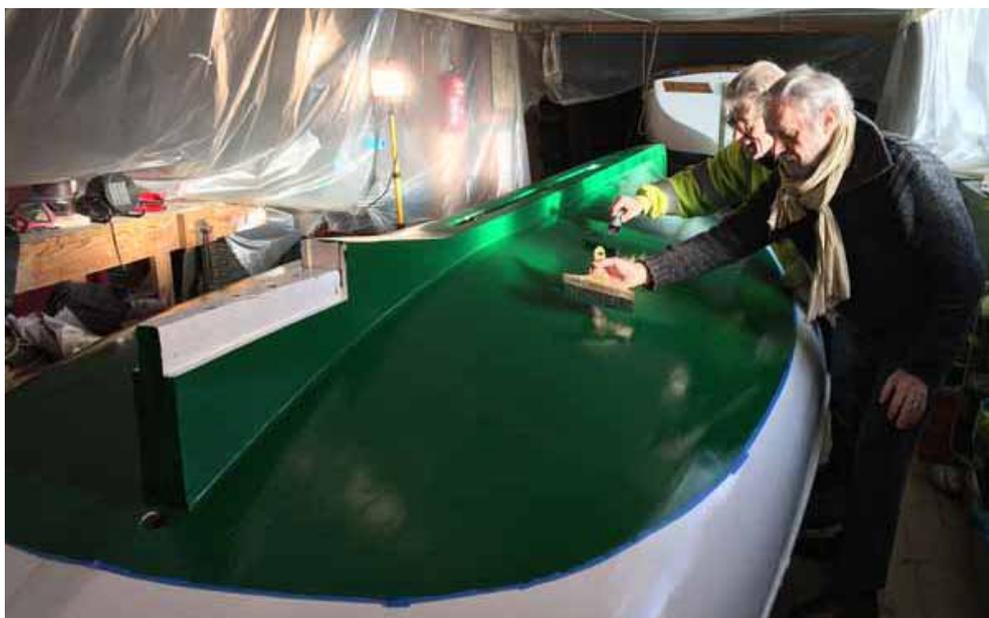
À notre tour, nous avons changé la quille en partie et une des jumelles, refait l'hiloire, le siège du barreur, la barre et le safran (merci Guy d'Houilles), le puits de dérive et modifié le plan de quille pour pouvoir rallonger le safran qui déjaugait à la gîte.

La restauration avançait lentement pour « raison médicale » et petit à petit la silhouette redevint celle que nous avions trouvée sur la revue.

Le pont a été refait et étanchéifié, les espars rénovés et une nouvelle bôme fabriquée à partir d'un mât donné par l'YCIF.



Un travail «hautes coutures»



Application de la peinture avec application !



Le retournement de la coque

PRÉSENTATION DE MARGOT



Un pont magnifique

La coque présentait de nombreuses coutures dont le calfatage avait disparu (résultat de quatre ans dans un jardin au soleil et sous la pluie). Le trop grand espace entre les bordés nous a amenés à faire des flipots en sapin. Plusieurs couches d'enduit et de peinture plus tard, *Margot* retrouve alors ses couleurs d'origine. Après les essais d'étanchéité nous constatons que, malgré une humidification régulière de l'intérieur de la coque, la chaleur de deux canicules successives a fortement aggravé l'état du bateau.

Déception de l'équipe, la décision fut prise de ne pas prendre le risque de mettre à l'eau *Margot* comme prévu mais de la baptiser à terre le 17 septembre lors des Journées du Patrimoine en présence de sa marraine, Madame Françoise Gaultier, conseillère municipale de Carrières-sur-Seine.



Margot grée sur le Quai Fournaise

Nous allons donc nous repencher sur ce problème dès cet hiver pour nous retrouver en juin 2024 du côté de Carrières-sur-Seine dont le plan d'eau est plus adapté à ce type de bateau et qui, de plus, a déjà vu la silhouette magnifique de *Margot* il y a une quinzaine d'années.

Pour finir, nous avons évoqué la possibilité, sur les conseils d'un charpentier de marine, de stratifier la coque mais vu son état après ponçage et mise à nue, nous avons opté pour la traditionnelle méthode : enduit, apprêt et peinture laquée.

Rendez-vous est donc prévu pour la mise à l'eau à Carrières-sur-Seine le 16 juin 2024.

Bertrand Chazarenc



Un nouveau gouvernail signé Guy d'Houilles



Flipotage et calfatage des couturesz



Françoise Gaultier, aidée par Bertrand, porte le jeroboom du baptême

LES VOILES DU LAC D'ANNECY



Les équipiers de Sequana : Pierrick, Jean-Philippe, Jean-Bernard et François



En régates à bord de Quod Amo



Le port des dériveurs

Les Voiles du Lac est le nom d'un rassemblement de bateaux de tradition en bois qui s'est déroulé sur le lac d'Annecy le week-end du 6-7 mai 2023. Sequana se devait d'y participer, au nom d'un intérêt commun pour les monotypes de Chatou avec l'association locale Les Vieux Safrans née en 1987. Sa vocation est proche de celle de Sequana : la restauration ou l'entretien de bateaux en bois présentant un intérêt personnel ou historique. Elle partage également les mêmes valeurs basées sur l'entraide, la mutualisation et le volontariat. Elle compte environ quatre-vingt membres et une vingtaine d'embarcations : Star,

Dragon, Requin, Corsaire, Vaurien, Sharpie, Canot à moteur, Dinghy 12', et surtout un authentique monotype de Chatou récemment restauré, nommé *Alcofribas*.

Du côté de Sequana, nous sommes venus à quatre (Jean-Bernard Pasquette, Jean-Philippe Brun, François Jamet et moi-même) et avec *Quod Amo* qui a pu régater avec son frère de série par un temps superbe sur fond de montagnes enneigées autour du lac.

Nous prévoyons de retrouver *Alcofribas*, sur la Seine, lors d'un rassemblement à Porte-de-Seine, les 24, 25, 26 mai prochains.

Pierrick Roynard

SÉMINAIRE SEQUANA : CAP II

Quatre ans après Cap 1, ils étaient trente-trois à avoir abandonné leurs salopettes pour ce temps de réflexion.

L'exercice a commencé par un bilan qui permet d'éclairer la suite du travail ; la situation s'est bien améliorée dans les dernières années : la notoriété est en progression, nous avons eu le plaisir d'accueillir de nouveaux adhérents, actifs ou de soutien, la gouvernance est maintenant bien structurée, l'équilibre financier est tout à fait respectable et nos partenariats se révèlent fluides et constructifs ... des indices qui permettent de travailler l'avenir sur des bases solides.

Les enjeux ont été ensuite définis ; certains sont prioritaires pour les années à venir.

- Valorisation de la Collection
- Intégration des nouveaux membres (chantiers et navigation)
- Histoire – Recherche – Fonds documentaire
- Nouvelles sources de financement
- Communication : développement réseaux sociaux

Cinq groupes de travail ont ensuite passé la matinée à nourrir ces thèmes essentiels pour Sequana.

- Authenticité : quelles limites se donne Sequana ?
- Coopération : comment concilier son implication sur un chantier et dans la vie collective de l'association ?
- Transmission des savoirs : quel effort de protection des connaissances ?
- Manifestations : comment limiter leurs contraintes logistiques ?

Quel grand projet fédérateur ?

Des échanges passionnés, parfois bruyants, ont permis de construire des propositions fort intéressantes et utiles qu'il convient de relayer dans les choix du quotidien.

Soyons clairs, dès le lendemain, nos séminaristes remettaient leur salopette renvoyant à plus tard la suite du travail ...

Exercice salubre certes, mais combien est difficile de faire évoluer les habitudes ! À suivre.

Laurence Malcorpi



CAILLEBOTTE, ARCHITECTE NAVAL

Comment Gustave Caillebotte (1848-1894), peintre impressionniste et collectionneur mécène de ses amis, célèbre régatier, devint-il architecte naval ?

C'est l'histoire qui est contée ci-dessous, par Stéphanie Chardeau-Botteri, arrière-arrière-petite nièce de Gustave Caillebotte, qui ayant disposé des archives familiales, en a écrit un ouvrage paru en mai 2023, *Caillebotte – L'impressionniste inconnu*, et nous en a donné, à l'initiative des Amis de la Maison Fournaise, une conférence à Chatou le 8 novembre 2023, à laquelle assistaient de nombreux séquanais.

La famille Caillebotte habitant Paris, Martial, le père de Caillebotte acheta en 1860 une propriété à Yerres pour permettre aux siens de prendre l'air en fin de semaine. L'été se passe à Yerres avec pique-niques et canotage.

Quelques années plus tard, en 1877, Gustave et son frère Martial ainsi que leur ami Maurice Brault (agent de change dont les parents avaient une villa à Yerres) s'inscrivent au Cercle de la Voile et prennent le chemin de fer pour Argenteuil, où des voiliers les attendent qu'ils n'ont plus qu'à louer. Là les discussions s'animent ; en 20 ans, les passionnés sont passés de petites barques à rames aux canots à voile, pour finalement barrer de véritables bateaux de course.

Tous alors écoutaient Lucien Môme, le président, parler de deux bateaux qu'il avait fait venir de New York : *le Margot* et *le New York*. De petits voiliers plats et larges qui avançaient telles des fusées. Il avait étudié ces dériveurs pour les adapter à la Seine. De là étaient nés les clippers d'Argenteuil : ils avaient une voile gigantesque et une coque minuscule. La seule manière de ne pas chavirer était alors de déplacer un lest mobile, à l'intérieur. Il fallait porter ce petit sac de sable d'un bord à l'autre à chaque virement de bord.



Condor

Afin de participer plus activement à la saison des régates, Gustave acheta en 1878 son premier voilier aux chantiers Texier : ce fut *Iris*, le bateau de ses premiers succès, si bien qu'il en commanda deux autres à la fin de l'été.

En 1880, Gustave est élu vice-président du Club de Voile de Paris et achète deux nouveaux clippers : *Inès* et *Condor*. Devant l'échec de *Condor* en février, il fit changer les lourdes voiles en toile de coton, par des voiles en soie, quatre fois plus légères.



Caillebotte – La maison de l'artiste au Petit Gennevilliers - 1889

Le succès fut au rendez-vous. Tout l'été, les frères Caillebotte participèrent à des régates où ils gagnèrent à chaque fois des prix.

Depuis plusieurs mois, les frères cherchaient une maison de campagne près des bords de Seine. Leur choix se porta en 1881 sur une maison en meulière, tout près du CVP, avec accès direct à la Seine ; elle se trouvait en face d'Argenteuil, au Petit Gennevilliers, et leur permettait de rejoindre Paris par le train en trente minutes.

Maintenant, Gustave a un nouvel objectif : dessiner ses propres bateaux. Sur des feuilles de brouillon, il croque des carènes qu'il veut élégantes et raffinées. Un premier résultat s'appela *Jack*.

Jack est le plus gros bateau qu'il possèdera. C'est un nouveau cotre à dérive de dix tonneaux, une sorte de clipper d'Argenteuil, mais en plus grand et plus voilé. Pour les derniers détails, il s'est fait aider de son ami ingénieur Maurice Brault, et en a réservé la construction au chantier Texier. À peine sur l'eau, il remporta des prix mais *Jack* demeurait derrière *Inès*.

Pour se perfectionner, il partit pour Cowes avec *Jack* et s'installa à l'Île de Wight qui abritait le Royal Yacht Squadron. Il observa les voiliers anglais rapides et puissants. De retour en France, il décida de tenter l'expérience anglaise, et importa un cutter anglais et un sharpie américain. Ces deux bateaux étaient très différents des bateaux français. L'un avait un lest en plomb sous la quille, l'autre un fond plat et une dérive centrale. Mais ce fut un échec : ni le cutter anglais nommé *Diver*, ni le sharpie américain nommé *Le Pou* ne tenaient sur la Seine.

En 1883, les frères Caillebotte revendent tous leurs bateaux, ne gardant que *Condor* et commandent au constructeur Texier un nouveau bateau qu'ils nomment *Cul Blanc*. Ce bateau ressemblait à *Condor*. Sa stabilité fut améliorée en remplaçant le traditionnel lest intérieur par une semelle de plomb à l'extérieur sous la quille, comme faisaient les Anglais.

Les frères furent convaincus qu'il fallait corriger deux éléments : abandonner les bateaux larges et plats et changer le lest de place, celui-ci devant être à l'extérieur et non à l'intérieur.

Au printemps 1884, les frères gagnèrent plusieurs régates à Rouen et au Havre avec *Cul Blanc* et un nouveau navire pré-nommé *Bibi*.

Désireux de concevoir des voiliers plus innovants, les Caillebotte décidèrent d'ouvrir leur propre chantier, ce qui fut fait avec Maurice Chevreux qui participa au financement ; la construction en fut effectuée tout près du CVP. Chevreux en était le directeur technique et Ferdinand Luce le gérant.

Les chantiers Luce étaient nés.

En 1886, Gustave passa l'été au Petit-Gennevilliers où il surveillait la construction de son nouveau bateau : *La Mouquette*.



Cul Blanc au second plan

CAILLEBOTTE, ARCHITECTE NAVAL



Mouillages au Petit-Gennevilliers

Il avait employé beaucoup d'énergie à dessiner ce voilier noir aux volutes sculptées d'or, particulièrement fin et élancé. Il voulait en faire le monocoque le plus étroit et le plus lesté de France. D'une rare élégance, il était extrêmement difficile à naviguer. Cependant, au cours des traditionnelles régates de l'été 1887, *Mouquette* gagnait systématiquement.

En septembre 1887, Gustave lança la création d'un nouveau voilier, ironiquement appelé *Thomas* (patron des sceptiques). Ce bateau était huit fois plus long que large, un "plank on edge" disaient les anglais. Ce dernier fut une totale réussite, remporta la plupart des régates et remit en question la traditionnelle jauge au volume et convainquit les sceptiques sur l'efficacité du lest extérieur.

Gustave fut reconnu régatier le plus primé de France et continua à remporter bon nombre de régates.

Il voulait convaincre de sa théorie de la jauge unique : selon lui, chaque participant devait disposer d'une même jauge, c'est-à-dire d'une même surface de voile et il suggérait 30 m². Il réussit à convaincre le CVP qui adopta sa formule dès l'été 1889.

Il désirait des bateaux toujours plus puissants et souhaitait que les yachts français participent aux régates internationales. Il dessinait les plans de nombreux bateaux dont il passait commande. Il conçut un gigantesque voilier du nom de *Lili*, pour Monsieur Valton, grand régatier du Club. Celui-ci, gagnant un tel nombre de régates, lui repassa commande d'un nouveau yacht pour naviguer en mer : on l'appela *Rip*.

En février 1891, il dessina et réalisa un nouveau voilier qu'il nomma *Aricot*, à cause de la particularité de son mât. Celui-ci, d'une extrême finesse semblable au tuteur d'une plante grimpante, avait surtout la particularité d'être d'une seule pièce. Gustave expérimentait ainsi quatre ans avant les États-Unis et l'Angleterre, le gréement bermudien d'un seul tenant.

Devant le succès de ses voiliers, nombreux sont ceux qui lui passent commande.

Gustave cherchait toujours à concevoir des types de bateaux innovants et élégants, des voiliers épurés, des coques aériennes et légères. En trois ans, il dessina plus de vingt bateaux.

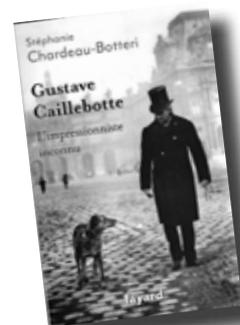
Pour les autres, il construisit *Fauvette*, *Vol-au-Vent*, *Maria*, *Léopard*, *Gloria* le plus grand de tous.

Pour lui-même, il débuta les plans d'un nouveau modèle de finesse qu'il appela *Roastbeef*. Dans la continuité de *Aricot*, il voulait gagner des mètres carrés de voile. Il adopta un gréement de crevettier, dont la voile avant n'était pas prise dans la jauge. Durant l'été 1892, il dessina les plans du voilier *Criquet* pour son ami Pierre Rabot.

L'Union des Yachts Français ayant adopté la nouvelle règle de la jauge, intégrant pour la première fois la surface de la voilure, deux grands navigateurs : Alain de Guébriant et Guy de Polignac commandèrent à Caillebotte et Godinet un cinq tonneaux correspondant à la réglementation.



Dahut



Roastbeef

Ce chef d'œuvre de délicatesse et de force fut nommé *Dahut* : il fut mis à l'eau en mars 1893, navigua toute la saison et remporta 11 victoires sur 14 régates.

Il dessina encore de nombreux bateaux dont : *Araignée*, un fin-bulb-keel aux hautes voiles, *Demi* pour le docteur Trousseau et *Annette* pour Monsieur Mantois. Avec l'aide de Thomas Rabot, il conçut un navire de plaisance : *Lulu*, avec gréement de type cote aurique. Ce bateau navigue toujours en Méditerranée et est classé au titre des objets des monuments historiques.

En cette fin d'année 1893 (il s'éteignit le 21 février 1894), il avait en cours la construction de son bateau *Mignon*.

Brigitte Golléty

-D'après Stephanie Chardeau-Botteri, *Caillebotte aurait dessiné 22 bateaux dont Antoinette qui n'est pas mentionné ci-dessus (ref. : conférence du 08/11/2023)*

Pavillon
Caillebotte



RÉ-OUVERTURE DU MUSÉE DE LA MARINE

Après six longues années de fermeture, le Musée national de la Marine vient de ré-ouvrir ses portes aux visiteurs, en présentant une transformation magistrale tant sur le plan architectural que sur celui muséographique.

Près de 1 000 objets et œuvres picturales sont mis en valeur, enveloppés dans un artifice de lumières qui les fait ressortir.

Le Palais de Chaillot, construit pour l'Exposition universelle de 1937, consacre une aile entière vouée à l'histoire et à la science relatives à la marine, toutes les marines. Plus de deux siècles d'aventures, de vies, de constructions, de voyages y sont représentés dans la rigueur de la science, la rudesse de la guerre,

dans la finesse des pinceaux et de la plume, dans les mémoires de l'histoire qui en firent la grandeur.

Ce musée est issu d'une collection offerte au roi Louis XV par Henri Louis Duhamel du Monceau installée au Louvre épisodiquement jusqu'en 1939. Mais à lui seul il ne suffit pas, aussi des antennes à Brest, Toulon, Rochefort, Port-Louis ont été créées pour lui suppléer. sans oublier le Musée Maritime et Portuaire, un cousin, qui a pour mission la conservation et la valorisation du patrimoine maritime et portuaire havrais.

Après ces travaux herculéens, le Musée a

été inauguré par le ministre des Armées et la Secrétaire d'État, chargée des Anciens Combattants et de la Mémoire.

Messieurs Olivier Poivre d'Arvor, président du conseil d'administration du Musée national de la Marine Vincent Campredon, commissaire général de la Marine, directeur du Musée national de la Marine ont convié à la soirée d'ouverture du Musée national de la Marine, le mercredi 15 novembre 2023 à 19 h 30 en présence des mécènes et des partenaires médiatiques. Le week-end suivant, le musée était ouvert au public.

Marc André Dubout



Dès l'entrée de gigantesques maquettes finement exécutées, ciselées sont exposées dans de larges vitrines, judicieusement éclairées ou tamisées selon l'ambiance à transmettre au visiteur.

Sans passer en revue l'ensemble des pièces exposées, en voici quelques-unes, subjectivement photographiées dans le but de donner une idée de la nouvelle présentation et de l'aspect muséographique qui rompt avec «le musée d'avant».



Un peu plus loin dans la visite, je retrouve le Pyroscaphe, le premier navire à vapeur (1783) construit par le Marquis Claude François Dorothee Jouffroy d'Abbans (1751-1832). Cent ans après le perfectionnement de la machine à vapeur de Denis Papin, 17 ans après la construction de son Palmipède, Jouffroy d'Abbans construit le Pyroscaphe à vapeur muni de roues à aubes qu'il fait naviguer sur la Saône avec grand succès.

Le livre Voyage en Orient de G. de Nerval mentionne le Pyroscaphe.



La machine à vapeur à rochets qui fait tourner les roues à aubes du Pyroscaphe. Magnifique réalisation de maquette. En revanche pas de maquette du Nautilus, le premier sous-marin de Robert Fulton, ni du Clermont bateau à vapeur moderne qui donna naissance à ce type de navigation sur les fleuves et rivières.

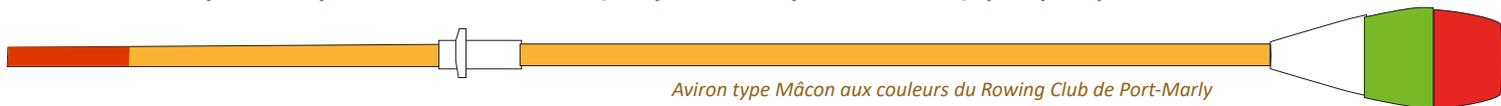
La visite se termine par l'histoire des bateaux de la Marine Nationale depuis les débuts de la motorisation. Cuirassés, croiseurs, torpilleurs, contre-torpilleurs, sous-marins, porte avions, frégates, dragueurs de mines, mais pas d'escorteurs d'Escadre.

Marc André Dubout

PAGAIE... AVIRON... RAME... PELLE ?

Tous ces termes sont-ils interchangeables ?

Pour les puristes que nous sommes tous (ou que nous aspirons à être !) quelques précisions sont nécessaires.



Aviron type Mâcon aux couleurs du Rowing Club de Port-Marly

Ce qui distingue la **pagaie** parmi toutes les rames c'est le fait de ne pas être guidé par un dispositif prévu sur le bateau. La pagaie se tient à deux mains, sans contact avec la coque, elle concerne donc tous les bateaux où l'on rame face vers l'avant : canoë canadien, kayak, périssière, baladeuse, etc... Les pagaies propres aux canoës canadiens comportent un pommeau sur lequel l'une des mains appuie, tandis que l'autre tient et oriente la pagaie, puis la plonge en avant, jusqu'au quart de tour arrière pour maintenir le canoë dans une trajectoire droite alors que l'on pagaie d'un seul côté. Si le bateau n'est pas trop large, on peut utiliser une pagaie double, soit d'une seule pièce, soit en deux parties emmanchables, donc sans pommeau.

Les pagaies des périssières et baladeuses sont toujours doubles, avec une « pelle » en forme de feuille de saule¹. C'est très gracieux, mais l'origine et l'utilité fonctionnelle n'est pas claire, sauf dans les combinés pagaie-gaffe, avec un crochet au bout. Il existe une autre forme de pagaie de kayak

¹ N.D.L.R. Il y eut en effet des palettes en forme de feuille de laurier mais aussi des palettes plus pointues en forme de feuilles de sauge : cf. La Feuille à l'Envers n° 23 de mai 2002 dédié à la périssière.



Ci-dessus, un champion dieppois de périssière de mer armé d'une pagaie double en feuille de laurier. Noter les brodequins de sport !

dite « pagaie groenlandaise » qui a la forme d'une batte de baseball très allongée. C'est efficace en vitesse, mais très déconseillée pour les slaloms en eau vive.

À l'inverse de la pagaie, l'**aviron** est tenu à la coque d'une manière ou d'une autre. Cela peut être des dames de nage, des bosses de nages, des portants en métal, ou même une engoujure dans le tableau arrière pour pratiquer la godille. Les avirons sont donc associés aux bateaux où l'on rame face à l'arrière², sur un cale-pied et un siège à roulettes depuis que cette invention a été généralisée.

Sur les yoles ou les canoës français comme ceux de Sequana, les avirons de bâbord et de tribord ne sont pas interchangeables, ni les dames de nage, conçues pour supporter un effort plus intense dans un sens que dans l'autre.

Les bateaux à aviron peuvent être à un seul rameur, jusqu'à huit et même plus. Puisque le ou les rameurs ne voient pas devant, un **barreur est utile**, voire nécessaire pour les

² N.D.L.R. Exception pour les bateaux vénitiens ou maltais où les rameurs rament face à l'avant

bateaux à plusieurs rameurs. On distingue les avirons « en pointe » c'est-à-dire en quinconce avec un seul aviron (environ 3,9 m de long, ou « en couple », où chaque rameur manie deux avirons d'environ 3 m, de part et d'autre du bateau.

La palette ou pelle d'un aviron est traditionnellement peinte aux couleurs du club d'aviron, car les compétitions interclubs sont régulièrement organisées. Ainsi les pelles du Rowing Club de Port Marly sont de couleur vert et rouge.

Pierrick Roynard



Pagaie de canoë canadien

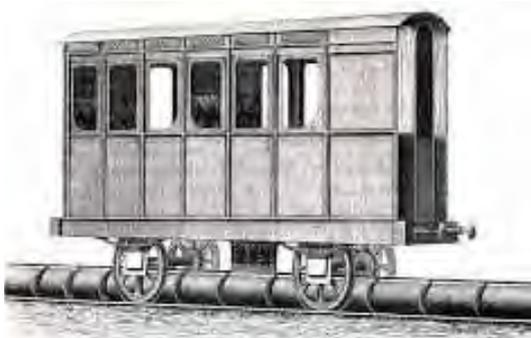
Différentes types de pelles d'aviron (bois)



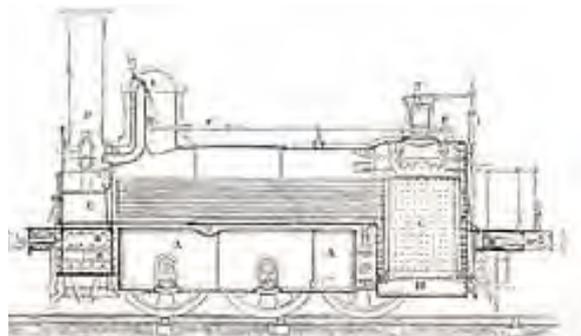
Ratelier d'avirons de la collection Sequana où l'on distinguera des pelles anglaises, des pelles cuillères, des pelles Mâcon, des pelles Floquet... mais pas de pelles hachoirs en matériaux composites. À gauche une paire de pagaies-gaffes pour les éclusages.

LE CHEMIN DE FER DE PARIS À SAINT-GERMAIN

Conférence sur l'histoire du Chemin de fer de Paris à Saint-Germain ,
le 6 décembre 2023 à l'association des Amis de la Maison Fournaise



Wagon directeur du chemin de fer atmosphérique



Locomotive de la rampe de Saint-Germain à partir de 1860

Le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, inauguré en 1837, reliait l'embarcadère de Paris à celui du Pecq avant de rejoindre 10 ans plus tard la terrasse du Château de Saint-Germain-en-Laye.

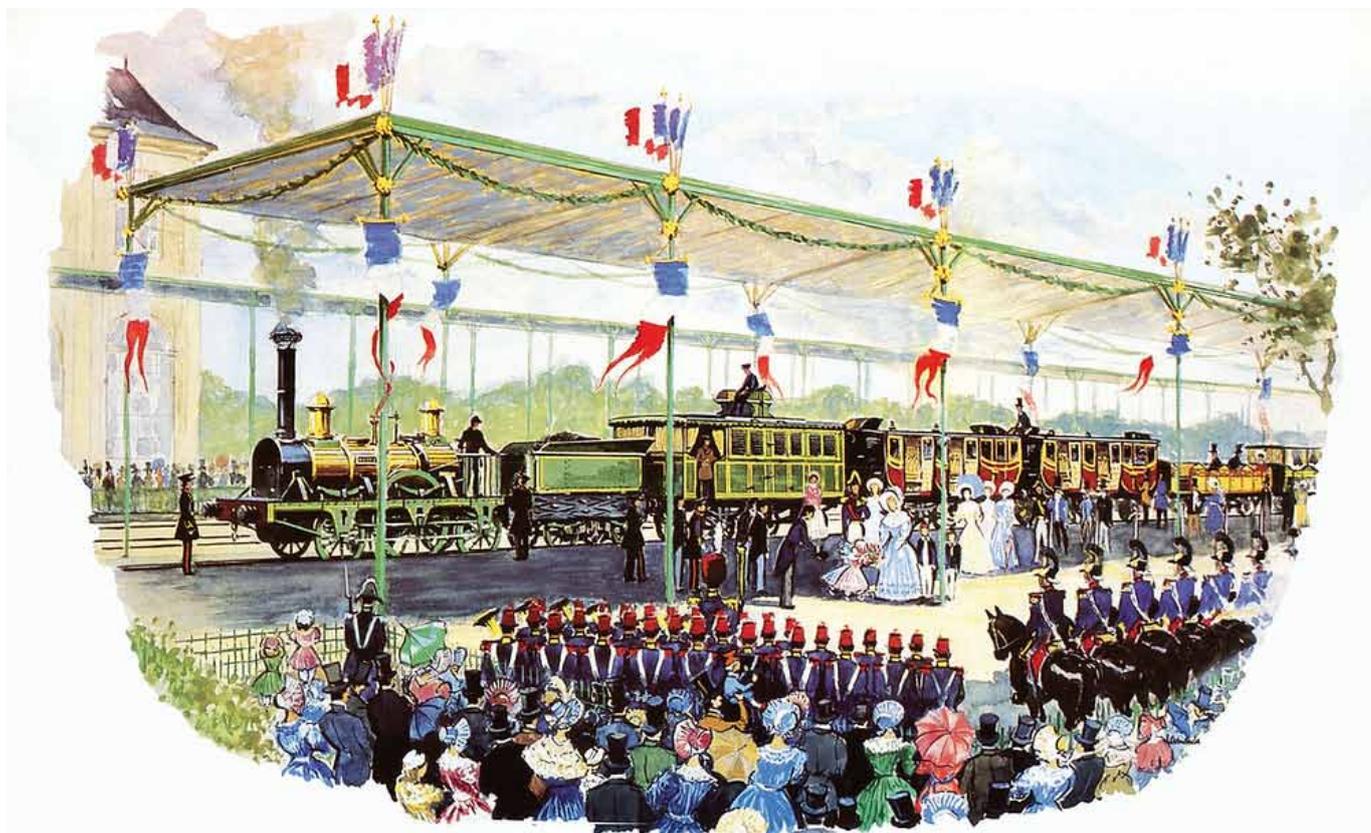
Ce fut, en France, la première ligne de chemin de fer transportant des voyageurs, associée à l'essor du développement industriel initié par les saint-simoniens du début du XIX^e siècle.

Ce chemin de fer mythique reste un témoignage de l'expansion ferroviaire de la France du XIX^e siècle et de son importance pour relier la capitale aux villes les plus lointaines.

Cette ligne était révolutionnaire à l'époque, car elle permettait un moyen rapide et efficace de transport de passagers entre la ville et la campagne. Elle était très appréciée par les Parisiens qui désiraient s'éloigner de la ville pour profiter de la nature et des paysages de Saint-Germain-en-Laye.

Au fil des années, la ligne a été modernisée et étendue pour répondre aux besoins croissants de transport. Elle est devenue une partie importante du réseau ferroviaire de la région parisienne, reliant plusieurs villes à Paris. Elle a aujourd'hui 186 années d'existence.

Marc André Dubout



Essai de reconstitution du voyage inaugural du chemin de fer en 1837 par Michel Lamarche, 1951

CARPES DE SEINE ET CARPES CATOVIENNES



Les carpes font partie des cyprinidés, la plus grande famille de poissons d'eau douce : différentes espèces de carpes se rencontrent et organisent de grandes fiestas lors des Journées du Patrimoine dans les lacs, les étangs, les cours d'eau douce... les carpes marines étant pure affabulation.

Au XVI^e siècle, Pedro Ponce de León, moine bénédictin espagnol, fonde une école pour les sourds au monastère San Salvador à Oña, Espagne. Sa méthode inclut la dactylogogie, l'écriture et la parole. Wikipédia ne précise pas comment cette méthode est parvenue aux oreilles des carpes mais elle leur a largement profité chacune étant, comme chacun sait, muette de naissance. L'alphabet dactylogogique (aussi appelé alphabet manuel ou digital) dans lequel chaque lettre est représentée par un signe de la main se transmet ainsi de mère-carpe en fille-carpe :

La carpe Chambord quant à elle, apparaît dans les recueils de cuisine dès la première moitié du XVIII^e siècle : elle s'accompagnait de pigeons, ris de veau, truffes, crêtes et rognons, foie gras, laitances, champignons. Farcie de ce mélange, elle était piquée de lard et de jambon puis cuite à la braise avec du vin blanc. Mais celle qui nous intéresse aujourd'hui, c'est la carpe Catovienne, que l'on peut voir, fin mai, remonter des profondeurs de la Seine et s'adonner aux *fraienésies* les plus furieuses devant la Gare d'Eau et sous les yeux amusés de badauds badins.

Et cette carpe-ci possède encore, pour son plus grand bonheur, toutes ses dents, car oui, la carpe catovienne a des dents. Des dents spéciales, appelées « dents pharyngiennes », situées à l'arrière de la gorge, et qui varient en taille et en nombre, ressemblant à s'y méprendre aux molaires humaines.

Au cours de la vie d'une carpe, ses dents peuvent être remplacées plusieurs fois et repoussent toujours, ce qui la dispense des frais de détartrage, couronnes et autres soins dentaires dont nous, humains, devons assumer la charge.

Omnivore, la carpe Catovienne mange tous types de végétaux et animaux. Afin de pouvoir avaler et digérer les aliments les plus coriaces (écrevisses, moules, petits crustacés) elle déplace sa mâchoire de façon rotative, créant un mouvement de concassage : les morceaux de coquillages broyés qui ne peuvent être ingérés sont simplement recrachés.

Et nul doute que cela reste un sacré avantage quand on songe aux douzaines d'huîtres dont elle peut se régaler sans avoir comme nous, le mal de les ouvrir!

Nathalie Cortesi



Dents pharyngiennes de carpe



Carpes s'adonnant à des «fraienésies» furieuses devant la Gare d'Eau. Photos de l'auteur.

TRANSMETTRE

une de nos premières missions

Compétence, expérience, expertise ... quel que soit le cadre où vont se développer ces aptitudes, **transmettre** est un comportement humain permettant l'enrichissement progressif des uns et des autres.

Sequana, après 35 ans d'activité dans la restauration et la construction de bateaux, en est une représentation.

Quatre observations illustrent ce propos.

Le compagnonnage des nouveaux membres rejoignant un chantier ; ils sont dans la grande majorité ignorants de la construction navale basique, des techniques, du vocabulaire, ... ils deviendront capables de maîtriser un projet lorsqu'ils auront passé du temps, des années auprès des anciens. Ces derniers ont chacun leur méthode de partage, de transmission. Par la parole, par le geste, par le dessin, chacun déploie sa pédagogie propre, les nouveaux membres devant s'adapter à ces différents styles.

Aujourd'hui, il y a près de 40 bénévoles répartis sur les 9 chantiers de restauration et maintenance en cours ; parmi les sachants, des spécialités se sont dégagées : le bois, son traitement et la réparation, les vernis et peintures, la mécanique, l'électricité, la navigation aviron-voile-moteur...ils sont devenus naturellement des référents appelés à se prononcer sur des cas de travaux délicats.

L'accueil des visiteurs

Promeneurs du dimanche empruntant le quai Fournaise, amis en randonnée sur les pas des Impressionnistes, ou encore passionnés de bois à la recherche de conseils ... tous ceux qui poussent la porte de l'atelier sont bienvenus, et notre rôle est de communiquer en quelques instants notre histoire, notre activité, nos valeurs, et bien sûr de présenter les précieux bateaux du patrimoine.

En vingt minutes ou en une heure et demie, le visiteur repart ayant satisfait son étonnement, posé ses questions et admiré les silhouettes, les bois vernis, et ayant capté quelques informations historiques et techniques. La plupart n'imaginait pas l'existence d'un tel trésor.

C'est souvent l'occasion pour les bénévoles de rencontres enrichissantes.

Les stages de sensibilisation à la restauration de bateaux en bois : depuis plusieurs années, Sequana offre une session annuelle à des amateurs motivés pour développer et approfondir leurs connaissances dans le domaine.

Le groupe des « profs » renouvellent annuellement cet exercice avec succès. Pendant tout un week-end, selon un programme adapté, ils se succèdent dans les présentations, démonstrations, exercices pratiques, à la fois dans l'atelier, dans le garage à bateaux et puis aussi sur le quai pour un apprentissage au gréage et enfin sur l'eau pour découvrir les sensations des premiers coups de rame.

Scolaires et centres de loisirs

Les écoles de Chatou et de l'agglomération, dans le cadre de leurs programmes à thème (l'eau, la nature, la faune, la flore...) planifient régulièrement des journées dans l'île, partageant leur temps entre activités pédagogiques, balades sur l'eau, visite du musée.

Sequana propose des programmes sur mesure mis en œuvre avec le concours de bénévoles assidus et devenus pour certains, certaines des experts dans les ateliers de matelotage, peinture, apprentissage au maniement de la pagaie...

Tous ces programmes supposent la mobilisation sur le terrain des membres actifs de l'association. Nos visiteurs, nos « élèves », les écoles, reconnaissent leur engagement très exceptionnel, ajoutons indispensable pour que perdure notre mission.

Laurence Malcorpi



Stage de sensibilisation à la restauration



Comment gréer un voilier



Des bateaux à rames, à voile, à vapeur et à moteur



À l'école impressionniste

BILAN CHLOÉ 2023

Que de changements en 2023 pour la vie de Chloé !



Chloé emprunte la nouvelle cale pour ses quartiers d'hiver



Formation technique par Alain Brunet



Formation secourisme

Les équipages d'abord : avec le départ de Jean-Marc Bas qui assumait plus de 50 % de la navigation, un groupe d'une dizaine de pilotes s'est constitué sous la houlette d'Emmanuel Duverdier, groupe qui s'est étoffé au fil des semaines de la participation de Nathalie, Séverine, François, Thibault, Frédéric. Qui dit pilotes, dit aussi matelots indispensables à la sécurité des passagers et très attendus pour les commentaires au fil de l'eau.

Finalement vingt-cinq membres de Sequana ont contribué, peu ou prou, à la réussite du programme de balades.

L'environnement : l'ancien ponton sur lequel devaient être effectuées des opérations d'amarrage chronophages, a été remplacé par des nouveaux et magnifiques éléments à deux niveaux, long de 36 mètres, équipés de



Installation d'un coupe-orin contre les algues

deux passerelles sécurisées et, cerise sur le gâteau, d'une borne électrique. Cette superbe installation, financée par la mairie de Chatou, apporte à Sequana, sécurité pour l'accueil des passagers (fini les pieds dans l'eau quand nous étions plus de sept sur l'ancien ponton), confort et rapidité par l'accès direct au bateau (fini l'opération de tirer le bateau près du bord). Cette splendide réalisation apporte à Sequana crédibilité par la qualité de l'installation et confiance pour la pérennité des activités de navigation.

Le système de réservation et de paiement

Deux progrès significatifs ont permis d'alléger les opérations administratives : la possible réservation en ligne, sur le site de l'association. Les sources de réservations sont multiples : 18 % via l'office de tourisme, 15 % via la messagerie et le téléphone (groupes et écoles) et maintenant 67 % via le site.

Les passagers peuvent utiliser leur carte de paiement grâce au terminal de paiement, élément très utile mais cocasse dans notre atelier de restauration....

Qui dit bilan dit chiffres

270 heures de navigation – des recettes un peu en deçà des prévisions en raison des travaux, de la météo, de quelques annulations et d'un manque d'équipage une journée d'octobre – 328 réservations sur six mois d'activité – 1480 adultes et 399 enfants embarqués - sept écoles et plusieurs groupes de dix à cinquante personnes.

Perspectives pour 2024

Une activité de six mois, commençant début avril. Un télépaiement sur le site lors de la réservation, ce qui permettra de fluidifier l'accueil et faciliter les opérations comptables.

La formation à la sécurité des pilotes et matelots avec les sapeurs-pompiers de Chatou et de Carrières.

Le service des balades sera proposé les samedis, dimanches, jours fériés, mardis et jeudis.

Chloé est une activité complémentaire de l'association ; son but est d'animer les bords de Seine autour de Chatou. Et cela est une vraie réussite qui tient grâce à quelques passionnés, très engagés sur ce projet.

C'est aussi une activité nécessaire à la vie de Sequana grâce aux recettes conséquentes nous permettant de réaliser les différents projets d'entretien, de restauration et de construction de la Collection sur les deux sites de Chatou et de Carrières/Seine.

Pour 2024, cela signifiera un investissement de trois ou quatre après-midis pour chacun des membres d'équipage sur les six mois d'activité.

Certains en feront plus peut-être mais ce qui est important aux yeux de nos marins, c'est de se sentir épaulés, et d'être reconnus pour leur investissement utile, et même indispensable, pour la notoriété des lieux et des activités proposées et bien évidemment pour la pérennité de Sequana.

Gilles Mouquet

BALADES ENCHANTÉES À BORD DE CHLOÉ

« Tu es prête Svetlana ? »

Debout sur le ponton, gilet de sauvetage zippé jusqu'au cou et sourire en proue, la petite fille confirme d'un hochement de tête, referme ses mains potelées sur les montants du tendelet et s'installe parmi les passagers déjà embarqués quai Fournaise.

Sur le ponton, le matelot détache la dernière amarre du bateau et rejoint le pilote.

Canotier vissé sur la tête, marinier impeccable et petit carré rouge Sequana sécurisé au col par un écrou, le capitaine enclenche la marche avant et engage *Chloé* vers la berge opposée.

« C'est là que j'ai déjeuné à midi ! » s'enthousiasme un jeune garçon en désignant la Maison Fournaise.

La Maison Fournaise



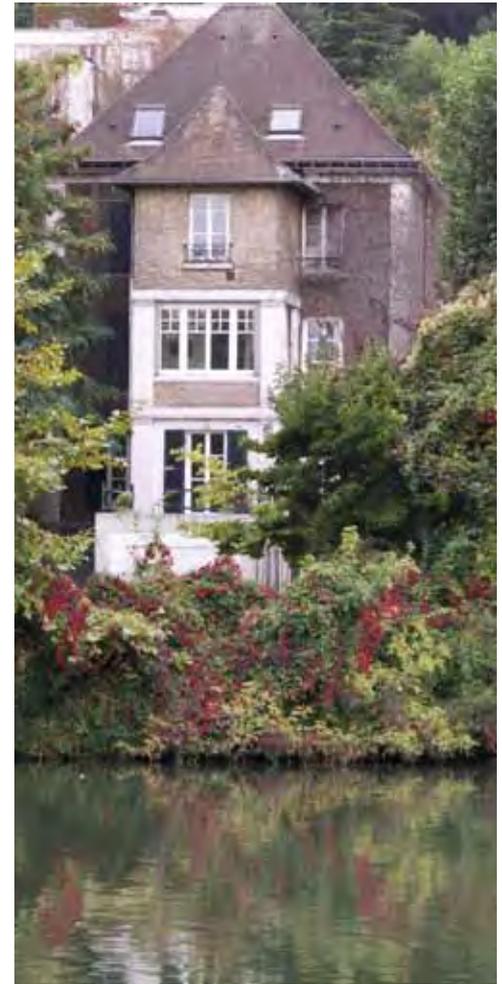
Le Déjeuner des Canotiers de Renoir

Rive gauche rejointe, *Chloé* entame la descente du fleuve vers les écluses de Bougival. Sous l'arche centrale du pont ferroviaire, le matelot raconte les débuts du premier train « uniquement dédié aux passagers et construit bien avant la Tour Eiffel, soi-disant inauguré par la Famille Royale... mais, en fait, il n'y a eu que la Reine, Marie-Amélie, sur le quai le 24 août 1837 ! ».

Passé le pont, les passagers de *Chloé* découvrent, éblouis par le miroir de la Seine, un paysage inchangé où chaque arbre, chaque détour, chaque rive appelle un tableau de maître.

« En ce moment, nous naviguons sur le bras mort ou bras dormant ou encore bras de Marly, qui est séparé de l'autre bras (en contrebas d'environ 4 m) par une digue aménagée en 1782 à l'initiative de Colbert, Ministre de Louis XIV, pour relier entre elles toutes les îles de Chatou à Bougival, canaliser le courant vers la Machine de Marly et alimenter en eau les fontaines du parc de Versailles, à plus de 10 km... un travail titanesque... et un bruit incroyable ! Mais la Machine n'a jamais bien fonctionné et tout a disparu il y a bien longtemps. Une sympathique passagère se tourne alors vers le matelot « Ah ? mais moi je me rappelle les avoir vues ces énormes roues ! enfin ce qu'il en restait... c'était d'une puanteur... tout ça pourrissait dans l'eau... c'était fin des années 60 ; je venais de m'installer à Chatou avec mon mari et mes enfants... »

Pilote et matelot réalisent à ce moment que la dynamique nonagénair qui leur en avait parlé précédemment avait bonne mémoire, de même que le couple presque centenaire et encore alerte (monsieur déclinant dignement toute aide à l'embarquement) dont la tête, à l'aune de ce troisième témoignage, s'avère avoir été aussi bien faite que conservée !

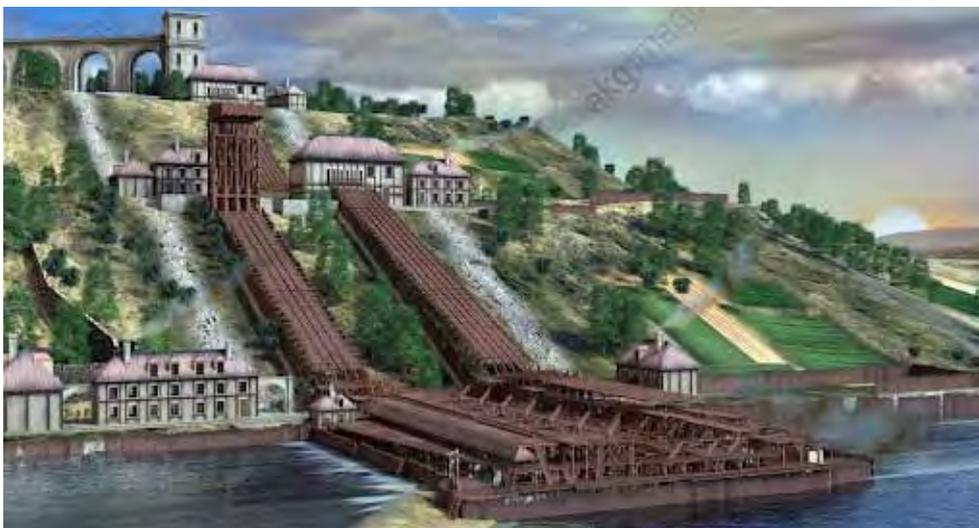


La maison de Bizet à Bougival

À hauteur de l'Auberge du Fruit Défendu, le pilote ralentit *Chloé* : « On dit qu'ici la beauté de la belle Sophie suffisait à faire la renommée de la Table du Père Maurice, outre celle de sa matelote, pêchée d'une main habile enduite de suif et plongée dans la Seine le matin-même ».



Les deux sœurs par Renoir



La Machine de Marly au XVIIème siècle

BALADES ENCHANTÉES À BORD DE CHLOÉ

Passé le pont de Bougival, le matelot se souvient des guinguettes et des bals, « on allait seule mais d'où l'on revenait à deux », et rétablit au passage la vérité sur l'emplacement exact de l'un des plus beaux tableaux Impressionnistes « car non ! *Les Deux Sœurs* n'ont pas été peintes au Hameau Fournaise mais bien là, sur ce balcon » à Croissy, pointant son doigt alternativement sur la planche-photo qu'il tient en main et sur le paysage, indiquant « là, la balustrade ; là, le coteau de Bougival », rendant à César et à Bougival...



Le Bal à Bougival par Renoir

«Et vous ne leur dites pas de corriger sur Wikipédia ? » Ah non ! ça, c'est une exclusivité pour les passagers de Chloé !

S'ensuit l'évocation enflammée de la Grenouillère et de ses illustres visiteurs, Guy de Maupassant ou Napoléon III qui tiendra à découvrir en personne ce « Madagascar des bords de Seine ! » ce « Cap des Torses nus ! » dont on lui rebattait les oreilles jusqu'à Paris et où ses ministres disparaissaient aux beaux jours...

Les passagers revivent aussi les débuts du Yachting en Ile-de-France, la genèse du Cercle Nautique de Chatou, les tous premiers bords du Monotype de Chatou... et les incroyables régates au cours desquelles les *plats à barbes* se faisaient la nique.

« Ça devait vraiment être super à cette époque ! » lance une passagère enthousiasmée ; matelot et pilote lui répondent alors que « tout n'a pas disparu avec la Grande Guerre ou l'arrivée de la Petite Reine loin de là ! »



Affiche du Bal de la Grenouillère

et, ressortant petites brochures et journaux locaux : « tenez, regardez, les festivités sont encore très nombreuses aujourd'hui : Diner des canotiers, Fête des Lumières, Festival Inox Park, Journées du Patrimoine, ... » ; ... et ajoutent qu'il est possible de passer, aujourd'hui encore, un délicieux moment au bord de l'eau puisque deux cabines peuvent être réservées via Airbnb à bord de la Phalène « la péniche rouge et noire que vous voyez sur votre droite » auprès de sa propriétaire, une romancière presque centenaire, prête à dégainer sa dernière pièce de théâtre ! La Maison Giquel dépassée, le matelot termine sur l'École de Chatou, l'autre nom du Fauvisme, pointant son doigt sur le toit de la Maison Levanneur avant de rassembler ses amarres et de rappeler à ses invités de ne pas bouger et de rester bien assis, le temps que le pilote accoste *Chloé* en douceur. Repus d'histoire, de grand air et de soleil, les passagers débarquent en promettant de revenir, surtout qu'« avec tout ça, tu ne nous as pas parlé du silure lucifuge, du troglodyte mignon et de Gaston ! » lance le jeune Octave à peine débarqué sur le ponton...

Mais ça, c'est une autre histoire...

Nathalie Cortési
Emmanuel Duverdier
Gilles Mouquet



La Grenouillère par Camille Pissarro peint en 1869, conservé au Musée d'Orsay à Paris.

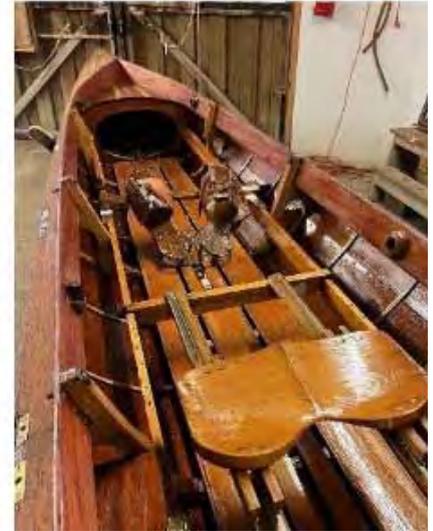
HELLO DES YOLES ET CANOËS



Barre de pieds d'Alexandre



Annie et Kareen



Sellette à coulisse d'Alexandre

Le grattage pour lequel nous avons une sérieuse réputation bien établie est momentanément terminé pour les deux bateaux actuellement en chantier : le canoë canadien *Jean-Pierre* (constructeur Georges Seyler Aîné) et le canoë français *Alexandre* (constructeur Alexandre Lein).

Nous sommes passés à des travaux beaucoup plus minutieux pour lesquels mes collègues et amis de l'aviron et autres pagaies ont développé un savoir-faire et une ingéniosité sans pareils.

Plus que des discours, les images ci-dessus sont parlantes et illustrent l'immense travail qui a été accompli pour restaurer ces

unités : barre de pieds, sellette, coulisses pour *Alexandre*, pour *Jean-Pierre*, bandes molles fabriquées maison par Guy d'Houilles et Kareen, plancher remplacé et taillé par Kareen, teint et verni par l'équipe, emblème du constructeur confectionné par Kareen. Les coques étant réparées et l'accastillage restauré, ce fut l'avènement du vernis posé par l'équipe. Sans doute verrons-nous *Jean-Pierre* dans un futur proche naviguer muni de ses dérives latérales et avec sa voile à retrouver ou à refaire.

Quant au bel *Alexandre*, il lui manque encore un scarf à fignoler, un peu d'accastillage à poser, du vernis à mettre sur l'extérieur... avant de rejoindre son collègue canadien sur la Seine.

En dehors de ces deux canoës, il a fallu soigner *Charentaise* qui prenait l'eau abondamment en raison d'un important mauvais état du galbord et de la quille : décapage des deux premiers bordés tribord et bâbord ; colmatage des deux côtés de la quille et collage d'une grande gerce sur le galbord.

Une mise à l'eau dans la cale du quai Fournaise fut effectuée fin novembre, test réussi avec succès : à peine l'équivalent d'un verre d'eau s'est permis d'apparaître.

L'objectif de l'équipe yoles et canoës est de restaurer ces derniers. L'équipe ne tient pas à les laisser dormir sur les râteliers mais à les sortir régulièrement pour naviguer à leur bord. Cette année ne fut pas une bonne année en raison de nombreux contretemps dont l'aménagement du "port". Cependant, il y eut tout de même leur participation aux "Illuminations des impressionnistes" de Chatou en septembre avec *Lulu* et *Prosper*.

À défaut de mise à l'eau, les yoles et canoës font l'admiration de nombreux visiteurs du garage à bateaux qui posent moult questions et font de non moins nombreuses photos. Nous formulons de nombreux espoirs pour que 2024 voie nos yoles ou canoës se promener souvent sur notre charmant bord de Seine au lieu de sécher sur leurs emplacements à leur grand détriment.

Brigitte Golléty

NB – Tous les membres de notre équipe ont participé aux travaux de restauration de ces trois unités, sous la houlette de Kareen, à savoir : Annie, Brigitte, Denis, Guy d'Houilles,

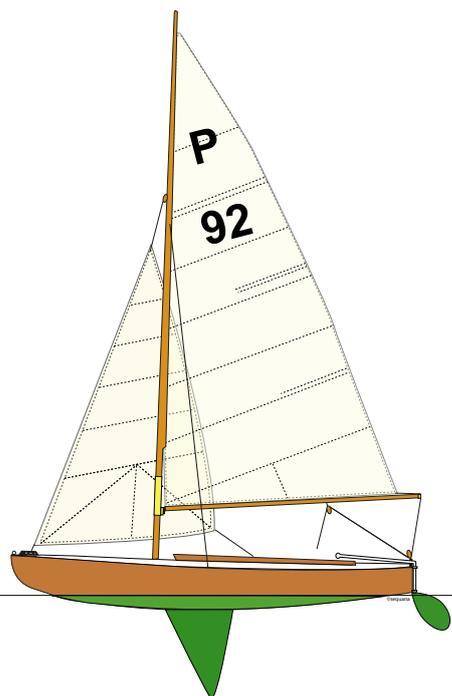


Le canadien Jean-Pierre



Essais d'étanchéité de Charentaise

NOUVEAU PIED DE MÂT POUR ZABETH



Lors du Festival Lumières Impressionnistes 2022, une vague scélérate a fondu sur les bateaux à quai : le pied de mât de *Zabeth* n'a pas résisté à cette charge et s'est plié.

Pourquoi ce mât est-il en deux parties ? Dans les années 1930, pour se déplacer avec leur Plongeon, les régatiers utilisaient le fleuve ou mettaient le bateau sur le toit de leur voiture. Avec le gréement houari il n'y avait pas de problème de longueur de mât – pas de dépassement de la longueur de la voiture. Avec le gréement marconi le mât était plus long que la voiture, d'où le mât en deux parties manchonnées.

L'ancien pied de mât a été débarrassé de son accastillage et refait à l'identique en partant d'un bois carré pris dans le stock de Sequana, poncé pour être mis au bon diamètre et taillé à la base pour rentrer le pied de mât et en biseau pour s'ajuster à la partie supérieure. Il aura fallu ajuster le biseau sous le manchon avec un essai de montage. Le nouveau pied de mât a été verni puis accastillé et un essai sur le bateau a validé le remplacement.

Jean-Pierre FRESSON



L'ancien et le nouveau



Le nouveau pied de mât installé sur Zabeth dans la Cour du Soleil

LES FUITES DE GASTON

Dès sa mise à l'eau en septembre 2017 *Gaston* prenait l'eau. Le phénomène s'est accentué d'année en année. Les fuites principales se situent entre la quille et les ribords. Décision fût prise d'y remédier par une stratification de toute la surface immergée.

La stratification consiste à revêtir d'un tissu de fibre de verre collé à la résine époxy. Le tissu de verre est très fin et fragile 80 gr/m². Nous en avons mis trois épaisseurs sur la quille et les ribords et deux épaisseurs sur les bouchains.

À ce jour nous en sommes aux enduits et peintures. Ensuite nous procéderons au retournement du bateau qui reste une opération délicate.

Remis sur son ber, il restera quelques réparations : le palan différentiel de la dérive, les bancs et un peu de vernis.

Dans la foulée suivra Loulou pour la même opération. Malgré le froid et les difficultés d'accès nous sommes une bonne équipe travaillant dans la bonne humeur.

Merci à tous

Bernard Romain et Jean-Claude Delvat



ATTENDU COMME UNE STAR

Roastbeef

L'histoire de la construction de notre *Roastbeef* commence il y a 30 ans maintenant.

Soutenu par les villes de Gennevilliers puis de Chatou ainsi que par des partenaires privés ou institutionnels, ce projet, impulsé et encadré par François Casalis, a été réalisé en deux ans par une équipe composée de jeunes bénévoles et un professionnel (menuisier), conseillé par un charpentier de Cancale, et par François Sergent pour le gréement.

Roastbeef a été officiellement mis à l'eau le dimanche 16 juin 1996 après-midi dans l'île de Chatou face à la Maison Fournaise à l'occasion de la Fête des Impressionnistes, comme l'indique l'invitation.

Depuis il a navigué régulièrement de Chatou, à Poses (en Normandie), au Mureau, en passant par Marseille, Brest, Douarnenez... Il a même été exposé plusieurs mois à Brême et Copenhague avec les tableaux de Caillebotte.

Roastbeef pour tous, y compris pour son prestigieux parrain Éric Tabarly, est un beau bateau. Et comme le dit l'adage « un beau bateau est un bon bateau ». Ceci est confirmé par tous les privilégiés ayant pu tirer des bords dans son cockpit et qui ont ressenti le plaisir de naviguer.

Il est impossible, pour moi, de parler de *Roastbeef* sans évoquer Jean-Paul Rouland. C'est lui qui nous a inoculé le virus. Il est hélas parti trop tôt, sans avoir pu nous livrer tous les secrets de ce navire qu'il a bichonné de nombreuses années.

Le temps de la maintenance

Aujourd'hui, c'est une nouvelle équipe qui prend le relais. Presque trente ans à procurer du plaisir sur l'eau, il est temps de lui faire une petite remise en beauté. Un premier constat fait apparaître plusieurs types de travaux à entreprendre : l'étanchéité du pont, la reprise de coutures, une peinture de coque et la réparation d'un morceau de fargue.

Nous avons pris conseil auprès d'un charpentier de marine, Markus Hamma, qui a confirmé notre constat. Il nous a aussi donné des directives pour la réalisation des travaux et sera notre référence pour cette maintenance.

Quelques opérations ont été réalisées sur son emplacement dans le garage à bateau, la suite va se dérouler dans l'atelier, où il est entré fin janvier, rendant plus aisé notre travail.

Les bordés sont en **western red cedar**¹, bois très léger mais assez fragile.

Le pont est en lattes de pin d'Oregon, larges de 50 mm et séparées par un mastic (SIKA®) noir. Les fougères et plats-bords sont en acajou, bois beaucoup plus dur.

Pendant des années le plancher a subi une usure normale plus ou moins marquée suivant les endroits. Les rainures entre les lattes sont à reprendre, là où le passage est le plus fréquent. Le traitement va consister à nettoyer l'ancien mastic, puis surfacer la totalité du pont avant de reprendre les rainures avec un mastic neuf.

Quatre opérations qui demandent de la réflexion, de la précision, de la patience et beaucoup de soin, nécessitant bien sûr des travaux de préparation. Avant le ponçage il faut retirer tout l'accastillage (filoirs, taquets, etc.) ; le rainurage sera réalisé avec des gabarits pour guider la machine, et le masticage sera précédé par un masquage des lattes.

La coque a perdu son aspect uniformément lisse, les changements d'hygrométrie répétés ont fait jouer les coutures et la peinture est écaillée. Par endroits, en particulier sur les œuvres vives, le calfat sort de son logement. Toutes les coutures vont être grattées pour vérifier l'étanchéité. Pour la plupart un simple enduit suffira, un nouveau calfatage devra être refait. Suivant les conseils d'un chantier naval spécialisé, le calfatage sera fait traditionnellement avec du coton tassé dans le creux, puis bouché par du mastic de vitrier, le tout recouvert par un apprêt spécial. Pour finir l'intégralité de la coque

¹ Le **western red cedar** est une essence du thuya nord américain qui peut atteindre une hauteur de 70 mètres et un diamètre de 4 mètres de circonférence. Rien à voir avec les thuyas de nos jardins



sera poncée et repeinte.

Une longueur du rail de fargue tribord est fendue. Il faut la reprendre sur 1,50 à 2 m. C'est une pièce en acajou entourant le pont sur une hauteur de 20 à 30 mm, épaisse d'environ 10 mm. Elle est cintrée, fixée par des vis couvertes par des tapons et percées d'ouvertures destinées à évacuer l'eau qui peut passer sur le pont.

Il faut enlever le morceau cassé, en usiner une nouvelle d'une longueur supérieure afin de pouvoir la fixer par un assemblage réalisé en biseau (scarf ou écart) sur les deux parties saines aux extrémités, et coller-visser au pont pour la maintenir en place.

Le banc de cockpit a éclaté sur les bords en plusieurs endroits. Ces accidents ont été réparés grossièrement. Nous allons profiter de ce chantier pour revoir cette pièce de contreplaqué entourant le cockpit.

La difficulté consiste à ôter l'ancienne feuille qui est maintenue par un jonc cloué dans le cockpit. C'est elle qui servira de gabarit pour tailler la remplaçante. Une solution sera étudiée pour limiter sa fragilité.

Les vernis seront repris après ponçage pour raviver l'éclat que ce cher bateau mérite.

Roastbeef est attendu cette année à Port-de-Seine pour évoluer sur la Seine dans ce décor impressionniste inoubliable, puis à Brest où il sera présenté au public devant le chantier du Guip, puis exposé pendant l'événement Trésors de Banlieue à Gennevilliers en octobre prochain ; n'est-ce pas là qu'ont été donnés les premiers coups de rabot en pleine exposition consacrée en 1994 à Gustave Caillebotte, l'architecte et régatier de ce voilier exceptionnel.

Bernard Boniface

LE DINER DES CANOTIERS

Un moment de bonheur, aurait-on dit au temps des Impressionnistes.

L'invitation a pu surprendre !!

Renoir en aurait-il souri ? lui qui aimait tant les ambiances entre amis, dans la nature, là où il faisait bon vivre.

750 personnes s'étaient inscrites pour ce premier diner où familles et amis catoviens et des proches environs se sont retrouvés autour de tables bien garnies : créativité et gastronomie de plein air rivalisaient, créant une délicieuse atmosphère d'été, au bord de l'eau.

Les invités avaient joué le jeu (une vraie réclame pour Armor Lux) arborant la tenue canotière convenue.

Les associations du Hameau Fournaise étaient les premières inscrites réunissant une quarantaine de joyeux convives et nos amis normands de Portejoie et Tournedos étaient à la table officielle, invités par notre maire, dans le cadre des échanges culturels et sportifs entre nos communes.

Remercions les services techniques et de la culture pour l'organisation parfaite.

Le maire, aux commandes de cette innovation, nous donne rendez-vous pour la 2^e édition, le 1er juin 2024. Préparons-nous à une nouvelle course à la réservation de tables... !

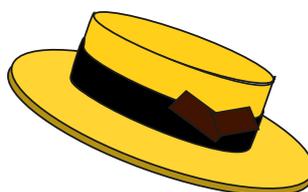
Laurence Malcorpi



Le maire accueillant ses invités



La table de Sequana, des Amis de la Maison Fournaise et d'Arts & Chiffons





LE FESTIVAL LUMIÈRES IMPRESSIONNISTES

Défilé de la fête vénitienne sur la Seine à Chatou

Pour sa troisième édition, Chatou avait choisi de revenir sur une période très particulière de la deuxième partie du XIX^e siècle, lorsque l'art japonais pénètre l'Occident et qu'on observe des influences croisées sur les artistes des deux pays, abondamment relayées dans l'art pictural, la mode, les objets ou la décoration.

Le programme de septembre 2023, baptisé Un rêve de Japon, a été proposé deux soirs de suite à un large public : le son et lumière projeté sur les Maisons Fournaise et Levanneur, éclairait l'alchimie subtile de ces deux mondes qui eurent le bon goût de s'ouvrir l'un à l'autre.

Nous avons noté l'excellente interprétation du thème par l'association Arts & Chiffons qui avait créé une robe pour l'occasion, robe à tournure, typique des années 1880 en occident, retravaillée dans une tonalité japonaise colorée.

Laurence Malcorpi



Prosper s'est bien fait décoré



Robe à tournure japonisante par Arts & Chiffons



Un couple improbable sous la proue de Roastbeef

LA COUPE DES CULS MOUILLÉS 2023

Conformément à la tradition, c'est au cours du convivial et festif P'tit salé, brillamment orchestré par Paul, que s'est déroulée la cérémonie des Culs Mouillés 2023. Rappelons que le Cul Mouillé est une Séquanaise ou un Séquanais qui est malencontreusement tombé « à la baille » pour une raison indépendante de sa volonté parmi lesquelles on peut citer une manœuvre quelque peu hasardeuse, un instant d'inattention, un excès d'empressement, ou, plus fréquemment, l'oubli qu'à l'âge moyen de la séquanaise ou du séquanais, souplesse et réflexes ne sont plus les mêmes qu'à 20 ans.

Les deux Culs Mouillés sortants, Paul et François, n'ayant pas récidivé leur exploit de 2022, ont pu transmettre à Michel, nommé de l'année, la traditionnelle coupe du Cul Mouillé 2023. Protocole oblige, c'est Edmond, en grand ordonnateur de la

cérémonie, qui a baptisé de quelques bulles le « nain flottant » bien installé dans sa coupe avant de remplir les flûtes des trois Culs Mouillés et de tous les Séquanais réunis pour arroser dignement cette nomination. Paul et François ont félicité Michel de sa promotion, l'ont remercié une nouvelle fois de les avoir tous deux extraits de la Seine l'année passée et se sont permis de lui adresser, en toute amitié, le petit reproche de ne pas s'être assuré qu'ils étaient tous deux présents au moment de son plongeon, les privant de ce fait de pouvoir s'acquitter de leur dette de sauvetage.

Cette cérémonie, outre son aspect festif, permet de juger de l'amélioration de la sécurité chez Sequana. Un constat simple, que ne renieraient pas nos meilleurs politiciens, il y a eu en 2023 deux fois moins de Culs Mouillés que l'année précédente.

François Travade



Michel est notre dernier Cul Mouillé



Edmond prépare le bain de siège de Joyeux



Qui veut de cet excellent Freixenet ?

LA GALETTE



Depuis des années, la traditionnelle galette des rois se déroulait un dimanche. Cette année elle s'est déroulée un jeudi, le 19 janvier, avant la réunion des actifs. Nos deux pâtisseries, Jean-Pierre et Paul, étaient occupés aux fourneaux pour réaliser les galettes selon la recette traditionnelle de la maison Fresson, ancien pâtissier à Sartrouville. Une trentaine de séquanais et ééquanaises s'est donc retrouvée pour la fête.

Jean-Pierre Fresson

Forum des associations

Comme chaque année, en septembre, la ville de Chatou invite les associations à se faire connaître des habitants et découvrir ainsi les nombreuses activités qui leur sont proposées.

Sequana a répondu présent en y tenant un stand retenant l'attention des visiteurs par l'exposition de reproductions de trois bateaux restaurés par les membres actifs de l'association, le *Roastbeef*, le clipper d'Argenteuil *Margot*, et un monotype de Chatou.

Nous étions là pour répondre à la curiosité de tous. C'est une fois de plus l'occasion de réunir les trois associations très proches, Les Amis de la Maison Fournaise, Arts & Chiffons, et bien sûr Sequana.

Anne-Marie Ballerín

LES MARINIERS DE VITRY AU DÉBORD DE LOIRE 3ÈME ÉDITION



Un évènement sur 80 km de rives, 7 jours de fête, 17 villes mobilisées, 200 bateaux de Loire

Du 30 mai au 5 juin 2023, l'événement nautique et artistique de l'estuaire, Débord de Loire, a rassemblé autour du *Bélem* une variété éclectique de bateaux qui portent en eux toute l'histoire de la Loire à travers les temps, de jadis à nos jours.

Sur les quais, c'est la fête, la danse, les chants, les bals, les spectacles, conférences, expositions, activités nautiques qui animent cette grande cérémonie du fleuve.

Patrimoine et richesse du fleuve sont la carte de visite de cette grande fête qui s'étale de Divatte-sur-Loire à Saint-Nazaire et à Saint-Brévin-les-Pins.

Cette manifestation nautique se déroule en amont, en aval et au centre de Nantes. Elle rassemble environ deux-cent embarcations dont trois grands voiliers anciens et la réplique d'un lougre que nous découvrons à quai le 1^{er} juin au matin : le *Bélem*, sorti des chantiers Dubigeon à Nantes en 1896, navire de commerce jusqu'en 1914, restauré en 1980. Il transportera la flamme olympique d'Athènes à Marseille en 2024.

Le Français, trois-mâts-barque, construit en 1948 pour la Royal Greenland Trading Company. Sa mission était le ravitaillement du Groenland en vivres. Il est restauré en 1983, racheté en 2018 par France Armement. Il doit son nom au navire utilisé par J.B. Charcot lors de sa première expédition en Antarctique en 1903.

L'Oosterschelde, goélette à trois mâts, construite en 1907 aux Pays Bas pour le fret. Restaurée en 1990, c'est le dernier trois mâts hollandais qui a visité les cinq continents pendant plus de cinquante ans.

Le Corentin : construit en 1990 à l'occasion des fêtes de Brest, classé BIP en 2007, réplique d'un lougre, caboteur destiné au transport des marchandises sur les côtes bretonnes au XIXe siècle. Nous aperçûmes aussi le *Maillé-Brézé*, seule unité conservée de dix-huit escorteurs d'escadre, type Surcouf, construits dans les années 1950. D'une longueur de 132,65 m, largeur 12,70 m, tirant d'eau 5,80 m, déplacement à pleine charge

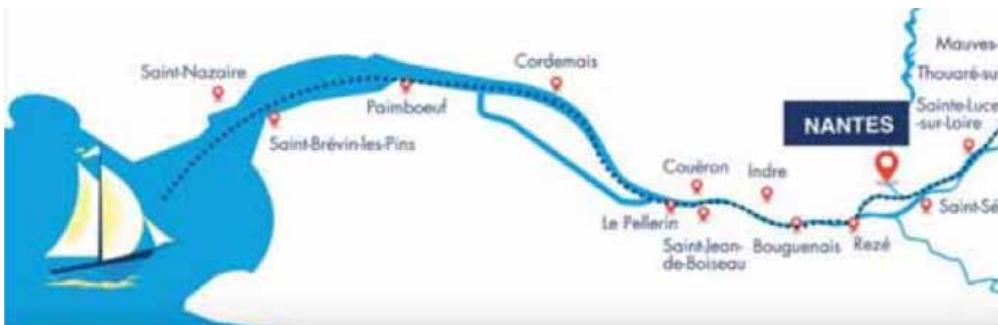


L'escorteur d'escadre Maillé-Brézé

3 900 tonnes, puissance de 63 000 CV lui permettant d'atteindre une vitesse de trente-trois nœuds avec un rayon d'action de 4 100 miles nautiques, il est servi par un équipage de deux-cent-soixante-dix-sept hommes.

La journée se poursuit avec déjeuner sur le *Balbuzzard* et l'après midi se passe à faire des rotations au niveau du pont de Mauves, non sans une mésaventure due à la chute du girouet par manque de tirant d'air sous le pont.

Zut, on a oublié de faire le plein



LES MARINIERS DE VITRY AU DÉBORD DE LOIRE

3^{ÈME} ÉDITION

Le 2 juin, matin, direction Mauves par la route pour rejoindre Saint-Sébastien-sur-Loire, déjeuner, et descendre vers Nantes ce qui fut difficile en raison de la marée basse et des bancs de sable et ... de l'oubli de la nourrice d'essence qui alimente le moteur.



Sinagot du Morbihan

Sur le fleuve, rencontre avec d'autres bateaux : un sinagot ou sinago, petit voilier à un ou deux mâts, gréé en goélette à voile au tiers, caractéristique du petit port de Séné près de Vannes, utilisé traditionnellement pour la pêche et le cabotage ;



Une toue cabanée ligérienne

une toue cabanée, bateau de pêche fluviale traditionnel de la Loire, avec ou sans cabane, utilisée pour la pêche au saumon au filet-barrage, mais aussi pour l'extraction de sable ou le transport de passagers ou de marchandises ; un fûtreau et quelques bateaux traditionnels de la Loire.

Parmi les bateaux de Loire, était présent *Le Lechalat*, vedette à vapeur, construite par Brissonneau & Lotz, mise en service



Un fûtreau vent arrière



La vedette Le Léchalat

en 1913, utilisée comme bureau mobile pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées, classée monument historique depuis 1986. Ce bateau a une longueur de 16,60 m, pèse 25 tonnes, jauge vingt-quatre tonneaux, a une cheminée rabattable pour passer sous les ponts.

Navigation à voile



Marc André à la barre de piautre de Balbuzard

Arrivée à Nantes le soir quai Delafosse où sont amarrés les grands voiliers anciens. Les jours suivants furent consacrés à la navigation, aux croisières et aux démonstrations diverses, le départ des bateaux ayant lieu de 5 juin au matin.

Marc André Dubout

Navigation à moteur



LES MARINIERS DE VITRY FÊTENT LA SAINT NICOLAS 2023

Les Mariniers de Loire fêtent la Saint Nicolas, patron protecteur de ces hommes de la Loire et des marins en général, cette tradition étant profondément ancrée dans les mémoires.

Ce sont les prières qui sauvèrent des marins pris dans les eaux fougueuses à moins d'une encablure du naufrage : le saint protecteur apparut aux matelots désespérés et calma la tourmente. Cette histoire est immortalisée par une peinture du XVIII^e siècle, Le Naufrage, classée Monuments Historiques, et reposant 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 dimanche 26 novembre à Châteauneuf-sur-Loire où plusieurs associations de marinières se sont retrouvées à la nouvelle cale du port pour y mouiller le *Balbuzard* et fêter le Saint Patron dans la froidure naissante de l'automne.

Mâts dressés, pavots descendant le long des étais et fleurs de papier colorées le long des haubans, les fûtreaux, toues et autres esquifs étaient prêts à faire honneur à Saint



Saint Nicolas bénit les Mariniers

Nicolas, personnage inspiré de l'évêque lycien Nicolas de Myre (au Sud de la Turquie) qui a sauvé tant de marins.

Les bateaux parés, les marinières se sont rendus près de la Colonne des marinières où lecture fut faite d'un texte gardien d'un sauvetage de gens pris dans les terribles inondations de la Loire au milieu du XIX^e siècle. Hommage a été rendu aux marinières sauveteurs de 1846.

Après le déjeuner, les bateaux ont quitté la rive pour remonter vers le lieu-dit La Ronce au confluent mort de l'ancienne Bonnée où attendait Saint Nicolas. Celui-ci s'est embarqué sur le *Penthièvre*, futreau des marinières de Châteauneuf, qui se dirigea vers l'aval en direction du cheflieu de canton où une foule se tenait pour l'accueillir. Saint Nicolas gagna le quai sous des applaudissements nourris. Alors des chants de marinières résonnèrent pendant que les bateaux paraient sur les flots. Une bénédiction des bateaux et des marinières eut ensuite lieu, suivie d'un vin chaud.

Puis les bateaux remontèrent sur leurs remorques et Saint Nicolas disparut.

Marc-André Dubout



Retour sur la terre ferme

UN BATEAU DE SÉCURITÉ QUAI FOURNAISE



Tiboudin, tel est son nom

Au cours de l'été 2022, l'équipe Mesures en Milieu Naturel d'EDF, notre voisin dans l'Île de Chatou, nous informe que leur bateau de sécurité *Tiboudin* sera déclassé et bon pour une deuxième vie.

D'une rencontre avec Mathieu Caffin, responsable de ladite équipe en janvier 2023, il ressort que Sequana pourrait recevoir ce bateau sous forme de don ! Quelle bonne nouvelle.

En effet, nos multiples activités nautiques à Chatou ou sur les bords de Seine plus loin vers l'ouest nécessitent d'encadrer la navigation des bateaux de l'association, ce que nous respectons scrupuleusement, mais nos moyens étaient infiniment moins performants jusqu'à l'arrivée de ce magnifique Zodiac de 4,7m de long.

Une convention est signée en juillet 2023 entre EDF et Sequana et dès le mois d'octobre *Tiboudin* gagne son nouveau port d'attache.

Un moteur de 50 CV de marque Mercury est installé par les chantiers MMG de Vannes.

Une cérémonie de mise à l'eau selon la plus pure tradition de Sequana aura lieu au printemps 2024 réunissant les responsables d'EDF qui ont présidé et soutenu la conclusion de ce don bienvenu.

Emmanuel Duverdier



DU CÔTÉ DE MARNE ET CANOTAGE

Comme Sequana il y a quelques années, l'association Marne et Canotage a craint un moment de perdre son local au rez de chaussée d'une grande maison située dans l'Île-des-Loups à Nogent-sur-Marne. Mais aujourd'hui, non seulement ces menaces sont écartées, mais l'association Marne et Canotage peut désormais utiliser, dans un premier temps la grande salle du

premier étage, qui a permis aux bénévoles de l'association de monter une petite exposition didactique sur le canotage, dont un canoë français du constructeur Élie dont un côté est restauré, et l'autre dans son jus, pour mettre en évidence le travail de restauration de Marne et Canotage et de nombreux panneaux explicatifs sur les

constructeurs locaux : Seyler, Élie, Briollant, Delmetz, Kauff.

L'exposition a été ouverte pour les Journées Européennes du Patrimoine et inaugurée lors de l'assemblée générale de novembre 2023 en présence de représentants de la Mairie et de la Fédération française d'aviron.

Pierrick Roynard



Intérieur du local de Marne & Canotage



Convivialité



Entrée de la Cour du Soleil : la maison du patrimoine à droite

À LA COUR DU SOLEIL

Saviez-vous que SEQUANA et l'Association Histoire & Sauvegarde du Vieux Carrières (AHSVC) partagent la « Cour du Soleil » à Carrières-sur-Seine ?

Depuis 2023, nos voisins historiens ouvrent les portes du Pressoir classé du XVIII^e siècle, situé dans une bove (cave voûtée creusée dans la falaise) où sont exposées les collections permanentes d'outils anciens utilisés dans le passé par les villageois pour l'extraction de la pierre et la culture du champignon de Paris dans les carrières, le maraîchage et la viticulture.

Ancienne carrière à ciel ouvert, on peut encore admirer le front de taille du « Trou sans Bout », ainsi appelé car cette vaste exploitation s'étendait jusqu'à Chatou, ainsi que les boves où sont abrités les ateliers et le garage des bateaux de Sequana.

Longtemps exploitée comme ferme viticole (l'association a reconstitué trois ambiances typiques villageoises dans l'écurie), elle est devenue en 1945 le premier club naturiste de France. Le « Club du Soleil » a longtemps été une adresse prisée par tous les amoureux de plein air jusqu'au départ de sa propriétaire Christiane Lecoq. La mairie s'est portée acquéreuse et depuis, ce site naturel exceptionnel et pétri d'histoire est devenu un centre patrimonial à vocation culturelle. L'association Histoire & Sauvegarde du Vieux Carrières ouvre gratuitement ses portes tous les week-ends de juin et de septembre jusqu'au début d'octobre, le samedi et dimanche de 14h à 18h, et à la demande pendant l'année sur simple coup de fil.

De même, elle organise des visites guidées du village (une participation de 8 € par personne est demandée) pendant lesquelles toutes les explications vous sont données sur la grange d'amière du Moyen-âge classée monument historique, la copie du retable du XII^e siècle figurant dans les collections du Musée du Louvre, le parc de la mairie de renaissance italienne classé parmi les « Plus beaux jardins de France », la Maison du Patrimoine bien sûr, enfin les bords de Seine peints par les peintres impressionnistes et fauves, Monet, Derain, Braque et Vlaminck. Bref, une excellente idée de promenade aux beaux jours qui peut s'agrémenter d'une halte-restaurant sur les bords de Seine. N'hésitez pas à s contacter !

Élisabeth Saunier
Présidente



Une collection d'outils anciens de carriers, champignoniers laboureurs et viticulteurs

LES ESCAPADES DE SEQUANA EN 2024

Lumières en Seine à Porte-de-Seine les 25 et 26 mai
Rassemblement amical de bateaux du patrimoine : une flottille exceptionnelle de 5 monotypes de Chatou, le motonautisme classique largement représenté, les bateaux à vapeur de Sequana et d'Amerami, des animations à terre, un diner des Canotiers et la Parade des Lumières sur l'eau à la tombée de la nuit.



Dimanche canotier à Carrières-sur-Seine le 16 juin
Une première dans ce décor ravissant de la Seine des Impressionnistes : s bords de Seine qui l'avaient accueilli fin du siècle dernier.



La Fête du Fleuve à Rouen les 6 et 7 juillet
Des cotres et yoles de Bantry amis assureront les balades sur l'eau ; notre Despujols Jean Jack a décidé de se montrer aux côtés de Madame face au fleuve sur le quai Ferdinand de Lesseps ; Rouen est un spot important car cette fête attire un large public ; de plus la Ville nous réserve toujours un accueil chaleureux.



Les fêtes maritimes de Brest du 12 au 17 juillet
Les dernières fêtes datent de 2016 ! Sequana est très fière de pouvoir se joindre à cette nouvelle édition avec les deux bateaux à vapeur Suzanne et Vigie ; Roastbeef sera présenté tout beau, tout repeint, en cette année de célébration de Gustave Caillebotte.



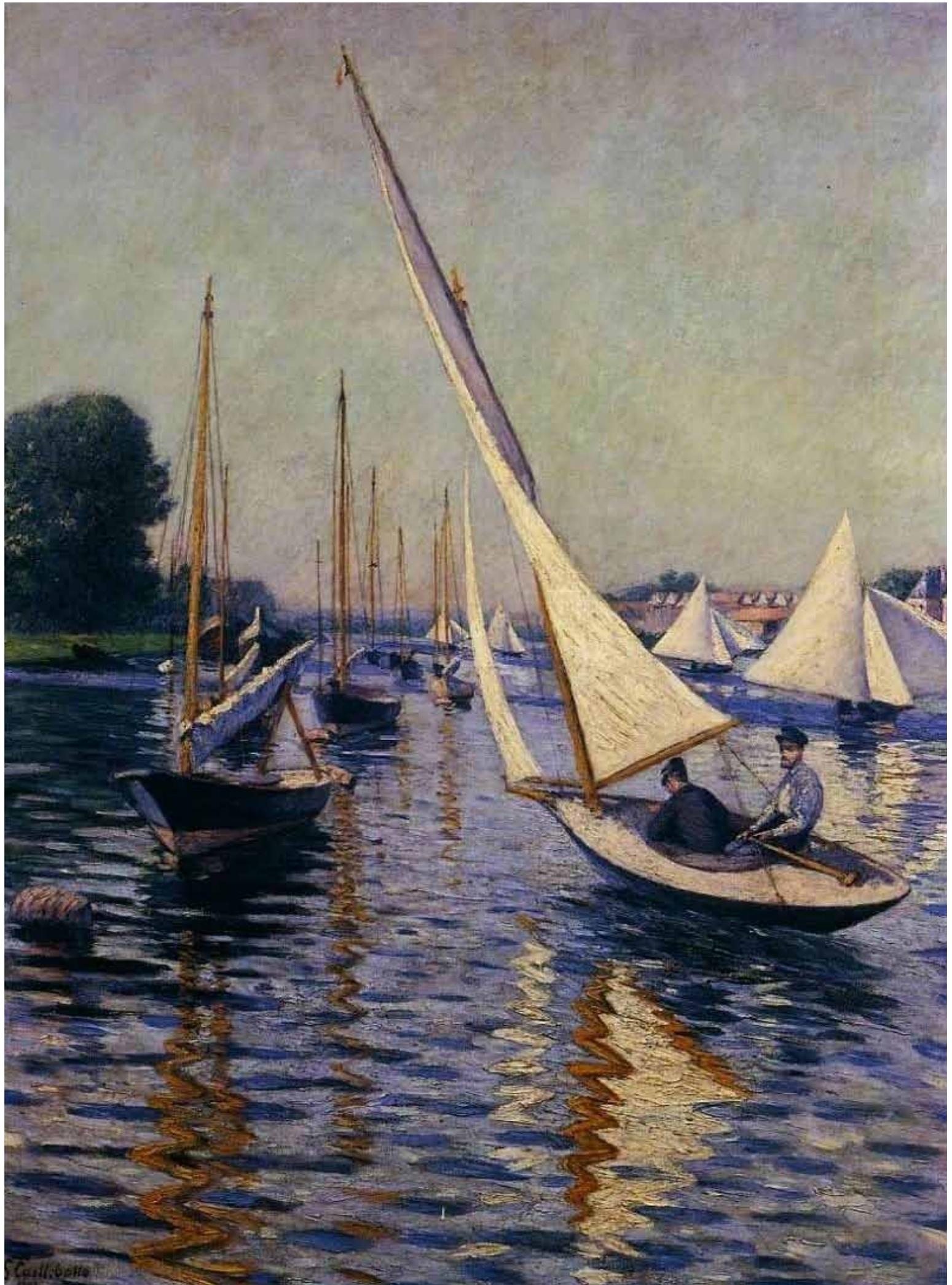
Et bien sûr, nous serons à Chatou pour :

le Diner des Canotiers le 1er juin

le Festival Lumières Impressionnistes les 6 et 7 septembre

et les Journées du Patrimoine les 21 et 22 septembre.





Régates à Argenteuil (1893) par Gustave Caillebotte - collection particulière