

LA FEUILLE A L'ENVERS

Numéro 13 - 20 Francs

Juin 1997

Bulletin de liaison de Sequana : "la Vie de la Rivière en Ile-de-France"

LA FEUILLE A L'ENVERS



Le tracé du Monotype, avril 1997.

Ph. A.P. Lesgards

Editorial

L'année dernière à pareille époque la "pression" commençait à monter. Le calfatage n'en finissait pas... serons-nous à l'heure pour la mise à l'eau ?

Vous connaissez la suite !

Aujourd'hui la relève est prise, l'équipe des Monotypes est constituée. Un style différent avec la même volonté, reconstruire un (dans le cas présent deux) bateau de notre patrimoine.

SARCELLE et SOURICEAU (1899) seront-ils la première production de la GARE D'EAU ? Le projet poursuit son délicat cheminement et pourrait bien voir le jour en 1998. Alors prenons rendez-vous pour un lancement en juin 1998. Ils retrouveront le bassin de Chatou cent ans après, une bonne manière d'attaquer le XXI^{ème} siècle, avec un peu d'avance !

Vous trouverez dans le présent bulletin l'histoire pittoresque du Monotype de Chatou, un bateau parfaitement autochtone.

Notre association travaille pour la mise en valeur du bras de Marly (notre océan à nous !). Un protocole d'accord vient d'être mis au point avec deux associations consœurs. Vous

trouverez tous les détails dans le bulletin.

ROASTBEEF fait sa toilette de printemps en vue de sorties prestigieuses (reportez-vous au calendrier) mais surtout pour s'entraîner en vue du défi lancé au LEZARD qui se termine à Marseille.

Un petit groupe d'initiés Séquaniens serait sur la piste de la fameuse Coupe des 30 m² CVP (Cercle de Voile de Paris) dont *Roastbeef* est détenteur depuis 1892, une filière proche du C.N.C (Cercle Nautique de Chatou) ? Vous trouverez les éléments de l'enquête un peu plus loin.

Ce numéro est plus particulièrement consacré aux Monotypes

SOMMAIRE

Editorial par François Casalis	page 1
L'agenda de Sequana, Nouvelles en "rac"	page 2
Le DEFI des 30 M ²	page 3
Le "Monotype de CHATOU"	page 4
L'exposition DUFY	page 6
Le Chantier GIQUET	page 7
La famille SEYLER	page 11
La tripléte DOSSUNET	page 12
Le prix MONTHYON	page 13
L'Estran, espace de vie	page 14
La Tribune Libre	page 15

et surtout aux chantiers : Giquel, Seyler, Elie, des générations de constructeurs renommés qui méritent notre admiration.

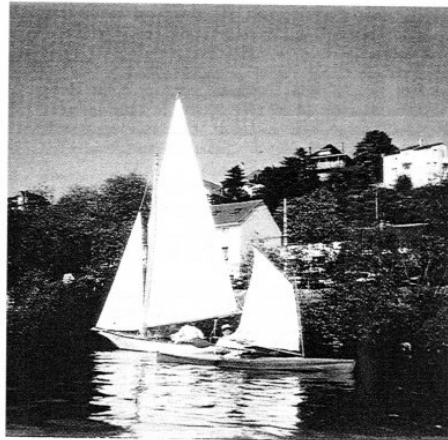
Rendez-vous le 15 juin sur le Chantier SEQUANA dans l'île pour faire la fête et encourager les "Monotypistes".

Ah ! j'oubliais, Urs réclame vos cotisations 97. Si cela n'est pas encore fait, dépêchez-vous, cela le rend bougon et il nous refuse tous les engagements de dépense. Le Monotype a besoin de matière d'œuvre.

François Casalis.

L'Agenda de Sequana

- Les 15,16 et 17 août : fête du chant de Maria à Paimpol. Musique et musiciens seront au rendez-vous.
- "Roastbeef" sera à la mi-août en Suisse chez notre ami J.Ph. Mayerat dit Mayu, organisateur de la célèbre et classique fête des canots à Rolle.
- Avis aux amateurs ! le 12 juillet prochain se tiendra à Henley, Angleterre, la traditionnelle vente aux enchères Philipps "This annual action has taken place at the Boat Tent on the saturday following the regatta, since 1886, by kind permission of the Stewards"
- "Roastbeef" fait toujours parler de lui, en particulier à l'occasion de la vente d'un tableau dû à son célèbre créateur et vendu aux enchères à Bayeux en novembre dernier.



La Frette-sur-Seine, le 1er mai 1997.

Photo A.P. Lesgards

Nouvelles en "rac"

"Mise en Seine" à la Frette-sur-Seine, fête fluviale. Beau temps. Sequana y était avec quatre bateaux. Le programme annonçait des bateaux de collection mais, mis à part Fauvette que nous avons revue avec plaisir... Plais et bosses pour "Roastbeef"... Content du voyage, l'équipage !

Isabelle Marina a trouvé Faubourg Production pour produire son film "Maria et les siens". Sequana figure au générique. Geste sympathique de la réalisatrice, compte tenu de la discrétion de la prestation de notre association.

En réponse à de nombreuses questions, nous confirmons que nous ne sommes en rien les producteurs du Bulletin des Amis de la Grenouillère ! Ça y ressemble mais cela n'en est pas, même si certains sequaniens collaborent à son édition.

Le chantier Sequana a eu l'honneur de la visite de notre Ministre de l'Intérieur, Monsieur J.L. Debré et du Secrétaire d'Etat au Transport Madame Anne-Marie Idrac à qui nous avons présenté notre cahier de doléances (lire page 15).

Les quinze minutes d'ambiance sur "Roastbeef" projetées à l'Assemblée Générale ont eu beaucoup de succès. Le film est dû aux talents conjugués de Claire Collin et Peter Borton. Ils travaillent à compte d'auteur et nous espérons vivement en une large diffusion.

A priori, la situation se complique entre l'association Vilovert et la ville de Carrières. On parle d'expulsion. Dommage ! Mille fois dommage ! Le site fera les frais d'une querelle stupide et Lemaire disparaîtra définitivement. Nous affirmons que c'est une énorme erreur.

La vie des Associations

Sequana fait partie d'un collectif de trois associations situées respectivement à Chatou, Croissy et Bougival, celles-ci ayant en commun un intérêt pour la Seine et ses rives.

Les Amis de la Grenouillère à Croissy organise une exposition consacrée à Robida, illustrateur du XIX^{ème} siècle. Il vécut au Vésinet et fut enterré à Croissy.

A la veille du 150^{ème} anniversaire de sa naissance, cet hommage veut mettre en avant la fantaisie, la créativité déliante dont cet auteur a fait preuve dans ses caricatures et illustrations pour décrire la Grenouillère et le XX^{ème} siècle qu'il a imaginé avec une fantaisie saisissante.

Rédacteur en chef pendant dix ans du célèbre journal "La Caricature", il a créé tout au long de son existence soixante mille dessins et gravures, deux cent cinquante ouvrages illustrés et a collaboré à plus de soixante dix périodiques et journaux.

La maison Joséphine, 6 bis Grande Rue à Croissy, exposera cent vingt de ses oeuvres du 21 juin au 20 juillet 1997.

Renseignements :

Association des Amis de la Grenouillère

B.P. 10

Tél. : 01-30-15-18- 69

Annie Blanchard.

Le DEFI des 30 M2



L'Association Sequana et L'Association Européenne du Lézard organisent le premier défi, depuis un siècle, entre deux unités de légende dessinées par Gustave Caillebotte : LA COUPE DES 30 M² CVP.

Roastbeef et Lézard, voiliers de la jauge des 30 M² CVP, sont des reconstructions à l'identique des modèles de l'époque (1891-1892). Le premier a été lancé au printemps 1996, le second le sera en 1997.

La coupe n'a jamais été recourue depuis la mort de son créateur, Gustave Caillebotte, en 1894. L'Association

Sequana et l'Association Européenne du Lézard, avec le concours du Yacht Club de France et du Cercle de Voile de Paris, ont décidé ensemble de faire revivre les riches heures du Yachting de la fin du siècle dernier.

Le défi entre Roastbeef et Lézard se déroulera en deux manches gagnantes

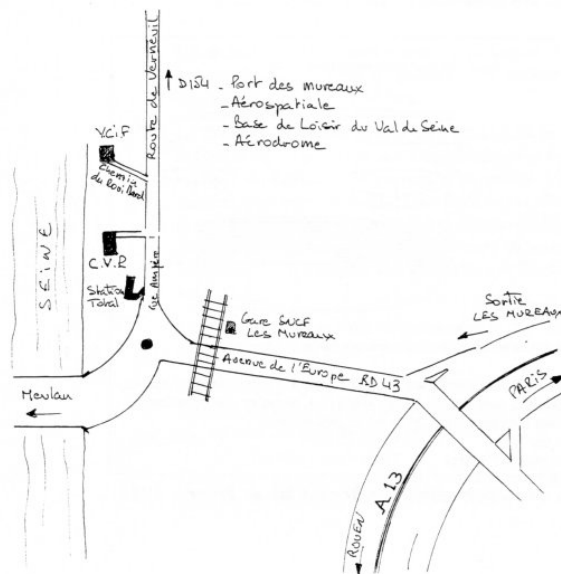
entre deux bouées sur le plan d'eau du Cercle de Voile de Paris.

Première manche : dimanche-matin

Seconde manche : dimanche après-midi

Si besoin est, une troisième manche sera courue à la suite de la seconde.

Plan d'accès



Samedi 21 juin à partir de 16 heures :

- arrivée et mise à l'eau des bateaux invités.

Dimanche matin :

- régates à la voile des bateaux de tradition, courses et piques à l'aviron.

Dimanche après-midi :

- régates à la voile.

Adresse :
Cercle de Voile de Paris
1, route de Verneuil
78480 Les Mureaux

Plan d'accès ci-contre.

de Paris :

Direction Rouen par l'A13

de Rouen :

Direction Paris par l'A13

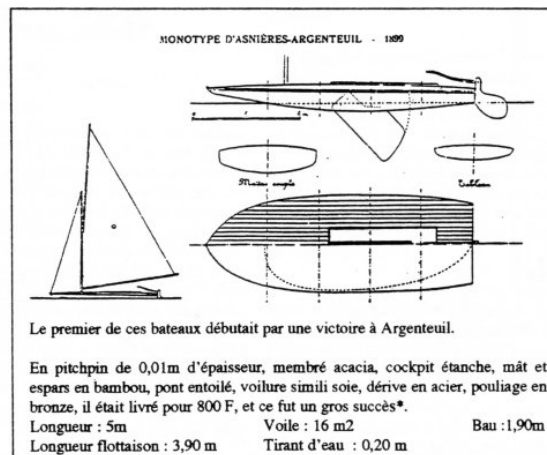
Le Monotype de CHATOU

Origine du dériveur

Le monotype de Chatou dérive directement du monotype d'Asnières-Argenteuil 1899. Le chantier Texier, toujours innovant, changea les formes : il applatit le nez pointu qui fut remplacé par une marotte, la forme de la dérive fut modifiée, le maître-bau fut réduit de 8 cm.

Le monotype de Chatou prit ce nom lors de la Création du C.N.C., en 1901-1902.

Le monotype d'Asnières-Argenteuil était lui-même un compromis des plans de «Fate», «Fantlet», «Sans Souci» construits par Texier deux ans auparavant, et qui avaient donné des résultats remarquables. Ils avaient été inspirés du «Sorceress» de l'Anglais Linton Hope (1894) et du «Lark» américain dessiné par Charles Davis. Les jeune yankees le construisaient eux-mêmes pour 50 dollars. Il fit son apparition au Yacht Club de Dinard.



extr. du bulletin officiel du Yacht Club de France. 1933.



Caractéristiques techniques

Longueur de la coque : 5,05 m	Maître couple immergé : 0,95 m2
Longueur flottaison : 3,60 m	Surface de la dérive : 1,10 m2
Bau maxi : 1,82 m	dont
Bau flottaison : 1,60 m	- coque seule : 0,35 m2
Franc-bord avant : 0,37 m	- dérive: 0,65 m2
Franc-bord minimum : 0,30 m	- safran : 0,10 m2
Tirant d'eau :	Surface mouillée :
- dérive haute : 0,15 m	- dérive haute : 5,00 m2
- dérive basse : 0,95 m	- dérive basse : 6,30 m2
Déplacement à vide : 300 kg	Poids du bateau : 325 kg
Poids de la dérive : 42 kg	Hauteur du plan de voilure : 8 m

Cockpit fermé à l'avant par deux portes étanches, deux autres portes sur chaque bord, et à l'arrière une seule porte de plus grandes dimensions.

Gréement *houari* : voilure de 16 m² simili soie, 3 lattes, une seule voile.

Nota : les chiffres donnés ci-dessus sont approximatifs, car relevés sur un plan à petite échelle.

bulletin officiel du Yacht Club de France. 1945.

Les monotypes de Chatou étaient construits en bordés d'acajou ou de pin de 1 cm d'épaisseur, les membrures ployées d'acacia étant de 2 cm de large.

Le gréement *houari* montant très haut (5,30 m au-dessus de la flottaison), il se composait d'une bôme de grande longueur, typique de l'époque, dépassant d'au moins 1 m le tableau arrière. Une barre d'écoute était fixée sur le tableau arrière, et sur le gué venait s'ajuster un croissant de bôme ; en bout de ce même espar se trouvait une ferrure en forme de «Y» sur laquelle étaient frappées des balancines et l'écoute de grand-voile.

Pouliage en bronze - pic circulant sur le mât au moyen d'un collier d'olives en bois.

Les «Chatouillards» furent les premiers à mettre dans leur voilure, un insigne qui était particulier à chaque propriétaire, puis un numéro de série en rouge.

Cent dix monotypes furent construits. De Chatou et Meulan, ils essaimèrent à Lyon et Annecy.

Exposition DUFY

Fondation Pierre Gianadda, Martigny (Suisse) du 24 janvier au 1^{er} juin 1997.



Société de L'Encou 1879.

Coll. Musée de Nogent sur Marne

(Eurydice Truchon-Milsani).

A l'exposition de Martigny, nous pouvions admirer entre autres cinq huiles des canotiers de Nogent et quelques dessins sur le même sujet. Dufy peindra les canotiers de 1914 à 1926, puis de 1930 à 1938.

Dufy, né au Havre a toujours été attiré par l'eau. L'eau de la rivière ou de la mer répond à ses préoccupations de lumière-couleur.

Laissez-vous emporter par les instants de bonheur que procurent ses toiles : on canote, on nage dans l'eau fraîche avec plaisir, sous la lumière verte des arbres et les reflets de la rivière.

Dufy posait son chevalet à côté du pont de Nogent-sur-Marne face à la Société Nautique de l'Encouragement, très typique des architectures de l'eau. Le bâtiment construit en 1879 a brûlé, il y a une quinzaine d'années. Il a été reconstruit avec plus de modernité. Mais on peut encore imaginer l'ambiance qui y régnait entre les deux guerres.

En dehors des peintures de Nogent, des magnifiques toiles de Sainte-Adresse, la Baie des Anges à Nice, le thème des baignoires, le cargo noir et bien d'autres.

Isabelle et Gilles Outin

Selon ses propres termes Dufy mena sa vie durant, une lutte pour la couleur, pour la lumière qui est l'âme de la couleur. Et son œuvre est le terrain sur lequel s'est disputée cette lutte.

Dufy est le peintre de la couleur, "une couleur synonyme de vie" (Fanny Guillon-Laffaille). "Les historiens d'art et les esthéticiens demeurent pour la plupart éloignés de l'art même, se perdant dans les considérations sans issue" disait Dufy.

Pourtant s'il a rencontré l'incompréhension de certains, nombreux sont les poètes, les écrivains et les historiens d'art qui se sont penchés avec amour sur son œuvre.

La vie proprement dite d'un peintre est souvent sans intérêt. Bien sûr, certaines vies sont plus romanesques que d'autres, mais être peintre c'est avant tout se livrer corps et âme à la peinture "la grande aventure, c'est le tableau"



Les canotiers à Nogent.

Exposition Dufy

Le chantier GIQUEL

CARRE - SCHOLTES - GIQUEL

Constructeurs de bateaux à Rueil de 1860 à 1951

Paulette Blampin, archiviste de la ville de Chatou, nous communique ses dernières recherches faites aux archives de Versailles.

DENIS CARRÉ constructeur de bateaux à Bougival achète le 15 mars 1860 un terrain à Rueil, à quatre vingts mètres en amont du pont de chemin de fer et obtient l'autorisation d'y construire des canots.

FRANÇOIS SCHOLTÈS en 1872, propriétaire d'un terrain ayant appartenu à Denis Carré, prétend que celui-ci avait établi "un passage pour la traversée de la Seine pour les pêcheurs et les promeneurs venant de Rueil". Il voulait les mêmes droits mais cela lui fut refusé. Bien que mentionné marchand de vins en 1881, François Scholtès avait très certainement continué les activités nautiques commencées par Denis Carré en 1860.

HENRI GIQUEL petit-fils de François Scholtès, continua l'entreprise lui donnant l'essor qu'on lui connut jusqu'à la dernière guerre.

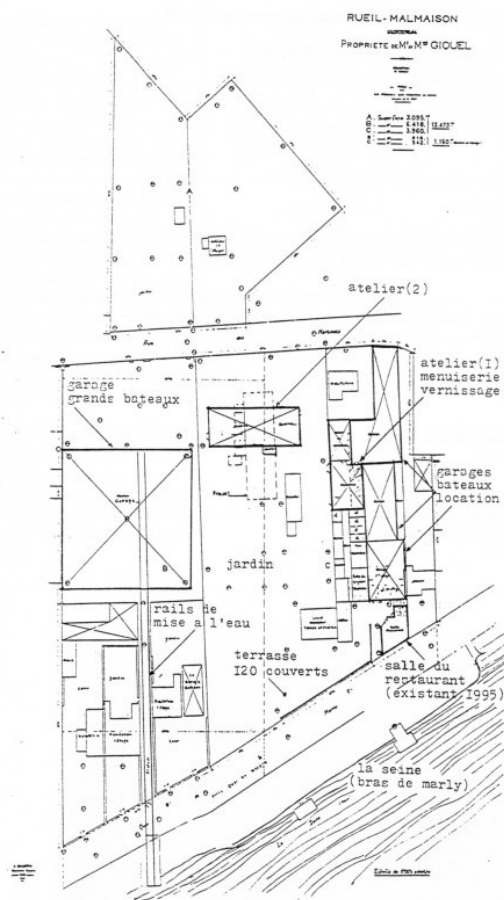
Sur le même emplacement le chantier de constructions de bateaux de Rueil resta en activité quatre vingt onze ans puisque Henri Giquel ferma définitivement l'établissement en 1951.



Ancien garage Fournaise, démonté en 1910 et reconstruit en face des Etablissements Giquel, au fond l'église de Chatou (Ph. 1930).

Coll. H. Arribard

HENRI GIQUEL, constructeur de bateaux



Plan des Etablissements Giquel.

Coll. H. Arribard

Vers 1885, Adolphe Giquel, fils de professeur, quitte le village de Treverien, Ille-et-Vilaine, pour la région parisienne. Il est employé comme caviste par François Scholtès (propriétaire selon le recensement de 1876, puis marchand de vin en 1881), 49, chemin de Halage à Rueil-Malmaison. De nombreux marchands de vin étaient alors installés en banlieue.

Les vins y arrivaient par voie fluviale et n'étaient pas soumis à l'octroi parisien.

François Scholtès, d'origine lorraine, marié à Eulalie Michaut, a une fille, Anne, en 1863. Adolphe Giquel l'épousera en 1886. En 1887, ils ont un fils, Henri.

Selon le recensement de 1896, ils sont

restaurateurs et font bal le samedi soir. Ils commencent à louer des embarcations à rames. Henri Giquel apprend le métier de "constructeur de bateaux" dans les différents chantiers de la région, nombreux à l'époque.

En 1910, à la mort du fils Fournaise, il rachète l'un des garages à bateaux et le déplace dans l'île, face à son établissement. En 1912, il est mentionné "constructeur de bateaux". Il a 25 ans. Il épouse en 1914 Isabelle Fech qui tiendra le restaurant jusqu'en 1951.

La construction de bateaux nécessite l'embauche de Raymond Lecomte, compagnon du Tour de France. Il a été employé chez Jules Alphonse Fournaise à Rueil, puis chez le cousin d'Henri, Jean Arribard, menuisier breton de Pleugueneuc, en Ille-et-Vilaine.

Les Etablissements GIQUEL prennent de plus en plus d'importance et occupent 14 000 m² (suivant les relevés et plans de géomètre). Selon une publicité, les garages contenaient cent bateaux.

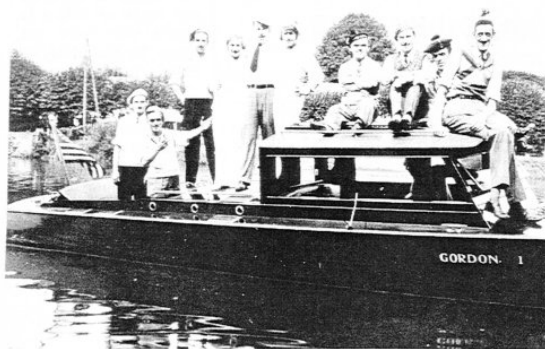
Il existe deux hangars de plus de trente six mètres de long où tiennent quatre rangées de bateaux sur trois hauteurs, soit environ quarante unités à rames. Ce sont des bateaux de location : yoles à un rameur (l'as, la mouette, la cigogne, la mésange, la fauvette, le pinson), yoles à deux rameurs (le roitelet, l'épervier, le pluvier, le rossignol, le verdier, le vanneau, le pic vert), quatre norvégiennes, trois à quatre canoës canadiens (Zipanpan, Zifalo, ...), des canoës français, des skiffs suspendus aux charpentes par des sangles.

Les Monotypes de Chatou sont rangés dans l'ancien hangar Fournaise de 1902 à 1929.

Les ateliers construisent, entretiennent et garent de nombreux bateaux : yoles, canoës français, dériveurs et quillards, monotypes, sharpies, canetons, chats ... Les fabrications se motorisent par la suite. Les ateliers réalisent des bateaux à vapeur puis à essence.

"La Comtesse de Saint-Sauveur l'Escapade", un bateau de dix mètres tout en acajou, avec cabines et couchettes, à vapeur à l'origine est modifié pour une motorisation à explosion.

Maurice Chevalier et Mistinguett



Mistinguet sur le "Gordon".

Coll. H. Arrribard

possèdent le Gordon, un superbe bateau. On peut citer aussi l'Epervier en 1919, le Mado, le Marsouin, le Tan-Fai-Pah en 1920, la Smala... Un garage abrite ces grosses unités qui sont déplacées par un ber sur rails permettant leur mise à l'eau en moins d'un quart d'heure.

Pendant la guerre, les Allemands réquisitionnent différents bateaux et l'on sait que le Juin, propriété d'un responsable de l'Ambassade d'Angleterre coula en service au large du Havre.

Les "runabouts" permettant le ski

nautique sont à la mode. Des records de vitesse sont battus entre Suresnes et Bougival vers 1935. Jean Arrribard se souvient d'un pilote anglais qui s'écrasa sur la pile du pont en faisant une démonstration. En tournant autour du pont du Chemin de Fer, la vague formée dans le virage lui fit manquer d'appui.

Aux ateliers Giquel il y avait, suivant les années, trois charpentiers, deux peintres, un manutentionnaire "homme à tout faire", soit environ cinq à six personnes sans compter Henri Giquel et

Jean Arrribard.

L'équipement de l'atelier de menuiserie comprend :

- un établi fer pour la mécanique,
- un long établi pour le travail du bois,
- une scie à ruban,
- une machine-outil électrique à la fois raboteuse et dégauchisseuse,
- une meule à eau pour affûter les outils ainsi qu'une petite forge.

Les gabarits sont suspendus à des portants. Les armoires à outils de chaque compagnon sont fixées au mur.

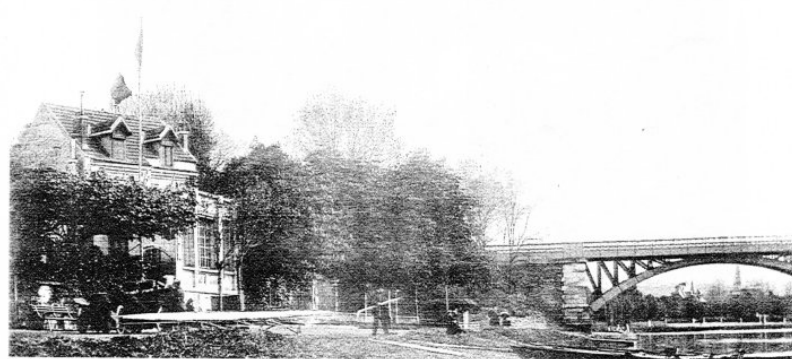
Derrière une cloison légère, sont stockés les fournitures et accastillage. Un cylindre avec une chaudière à vapeur permet le cintrage des bords. Un local de vernissage est séparé de l'atelier de menuiserie par des portes.

Un deuxième atelier, plus spacieux, édifié près du garage des grosses unités comprend :

- une partie menuiserie où se tient le chantier proprement dit, avec un grand établi,
- une partie scierie avec la scie à ruban, la raboteuse-dégauchisseuse et le stock de bois,
- un petit appentis avec une meule à eau pour les affûtages.

Henri Giquel dessine ses bateaux dans la

Bateaux (Le pont du chemin de fer.)



Les établissements Giquel et le pont du chemin de fer.

Coll. Piot

salle à manger familiale. De nombreuses constructions sont réalisées en reprenant les gabarits conservés.

Le restaurant, très apprécié, reçoit de nombreuses personnalités. La terrasse contient jusqu'à cent vingt couverts. Il emploie deux à trois chefs de cuisine et cinq à six filles de salle. Les spécialités sont les matelotes d'anguilles, les fritures qu'Adolphe Giquel pêche lui-même, à la demande. La carte des vins nous renseigne sur la qualité de l'établissement, leur cave est une des meilleures de la région.

La nuit, Henri Giquel et Jean Arribard vont à la chasse au canard et autres oiseaux.

Les Etablissements Giquel sont très fréquentés jusqu'à la seconde guerre mondiale. Le restaurant ferme en 1951. Jean Arribard décède en 1952 et Henri Giquel en 1962.

CARTE DES VINS	
ANJOU ET TOURAINE	
Vin Rose.....	3 »
Saumur Sec.....	4 »
Saumur Doux.....	5 »
BORDEAUX ROUGES	
Saint-Nicolas de Bourgueil.....	4 »
Médoc.....	4 »
Fransac.....	5 »
Saint-Estèphe.....	6 »
Saint-Émilion.....	7 »
Pomerol.....	7 »
Médoc Supérieur.....	8 »
Mouton d'Armailhacq 1908.....	12 »
Château Montrose 1901.....	14 »
Château Latour 1908.....	18 »
BORDEAUX BLANCS	
Graves.....	5 »
Preignac.....	7 »
Sainte-Croix du Mont.....	14 »
Sauternes Ch. de Noye 1906.....	18 »
BOURGOGNES ROUGES	
Romanée.....	7 »
Nuits.....	8 »
Moulin à Vent.....	10 »
Meursault 1912 (Bouillon).....	4 50
Grand Cru.....	15 »
Corton "Clos du Roy".....	15 »
Hospices de Beaune "1904".....	15 »
BOURGOGNES BLANCS	
Chablis première 1911.....	6 »
Chablis Moutonné.....	8 »
Meursault.....	8 »
Pouilly.....	10 »
Meursault "Goutte d'Or 1911".....	15 »
CHAMPAGNES	
Asti Spumante "Cinzano".....	12 »
Grandid Mouzeux "Carte d'Or".....	12 »
Saint-Péry Mouzeux "Carte d'Argent".....	14 »
Ackermann Laurence "Carte d'Argent Dry Royal".....	14 »
Jean Lallemand "Cuvée Réserve".....	22 »
Saint-Marceaux "Carte d'Or".....	25 »
Duminy "Carte d'Or".....	25 »
Eugène Cluquet.....	25 »
Duminy "Extra Dry 1911".....	30 »
Duc de Montebello "American Dry Carte Blanche".....	30 »
Louis Roederer 1911.....	30 »
Perrier Jouët "Grand Brut".....	35 »
Mott et Chandon "Brut Impérial".....	35 »

Carte des vins du restaurant Giquel.

Coll. H. Arribard

Les terrains et bâtiments sont vendus en 1952 à la société Gilby-Fodor qui occupe les lieux jusqu'en 1980.

Monsieur Henri Arribard, fils de Jean, entreprend des démarches pour sauver le site mais les promoteurs avides de profit ont tout rasé.

Il ne reste plus que le bâtiment de la salle de restaurant, en piteux état. Nous espérons qu'il sera épargné et sauvé.

Souvenirs de :

- Henri Arribard ,
- Gilles et Isabelle Outin,

Interviews de :

- Martine Delahaye.

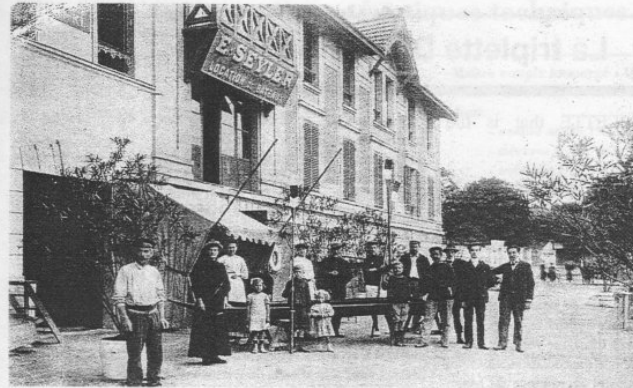


Inondations de 1924. En barque, Marie-Ange Arribard, Jean Arribard (charpentier), Henri Arribard (enfant).

Coll. H. Arribard

La Famille SEYLER

Une génération de constructeurs du canotage



Atelier Ernest Seyler, Le Perreux vers 1910.

A la fin du siècle dernier, on ne recensait pas moins de trente constructeurs de bateaux de Paris à Rouen. Le fonds de commerce de l'ensemble de ces constructeurs était la location d'embarcations à l'aviron pour le canotage à la journée ou à l'heure. La construction de bateaux a donc été une nécessité pour satisfaire une clientèle en nombre croissant, aux exigences variées.

Le charpentier *Georges Seyler* installe son atelier vers 1840 à Courbevoie sur les quais de la Seine. Meilleur ouvrier de France, ses bateaux sont très vite reconnus pour leur qualité de construction. Après lui, deux générations se succèdent, totalement dévouées à la construction de canots à l'aviron, à la voile puis à moteur.

Georges Seyler a six enfants, cinq garçons et une fille qui travaillent tous à Courbevoie dans l'atelier paternel. Les locaux deviennent vite trop exigus. L'aîné des fils et deux de ses frères partent s'installer en

Marne où la demande est plus forte en embarcations de promenade. Le parcours Courbevoie-Asnières étant devenu le favori des régates d'outriggers, généralement importés

Coll. Seyler

d'Angleterre.

Georges aîné, Ernest et Eugène exercent durant la belle époque, l'un au viaduc du Perreux, l'autre au pont de Bry. Le troisième épouse la fille d'un concurrent Elie et s'installe à Lagny. Emile et Henri restent à Courbevoie avec leur père et leur sœur.

La troisième génération est représentée par les descendants d'Ernest dont un fils reprendra le chantier paternel, tout à la fois constructeur de yoles et maître-nageur. Il encouragera la pratique des sports nautiques tout en perpétuant les tours de mains nécessaires aux constructions traditionnelles.

L'apparition de matériaux de synthèse sonnera le

glas de cette activité et les *Seyler* quitteront les rives de la Seine et de la Marne.

Les embarcations du canotage se caractérisent par leur finesse et leur



Découpage d'une yole Seyler, Chatou 1996.

Ph. A.P. Lesgards

légèreté. Leur temps de vie est relativement éphémère. Les guerres puis l'urbanisme moderne feront tout disparaître soit sous les bombes soit sous le béton. Heureusement, l'association *Sequana* a pu en retrouver quelques exemplaires dans des caves, des réduits, des chantiers en démolition... et les a entreposés dans un local évitant ainsi leur destruction complète.

La chance nous sourira en nous faisant rencontrer l'unique

descendant de la famille *Seyler* qui nous mènera le long de la Marne, sur la piste de trois yoles délaissées dans un hangar qui venait d'être livré aux démolisseurs.

Un sauvetage d'épaves in extremis !

M. S. Besson, A. P. Lesgards

La triplette DOSSUNET

TRIPLETTE or not TRIPLETTE that is the question.

Nous constatons que ce titre est une preuve de plus de l'influence prépondérante de la perfide Albion sur le Canotage parisien que nenni dirait certains cocardiers qui vous feront la preuve de l'origine et de la filiation purement continentale du premier loisir français. Mais revenons en à notre sujet.

En juin prochain, le 15 exactement, lors de la classique Fête des Impressionnistes, nous aurons la joie de lancer à nouveau un navire de hauts bords sur le bassin Fourmaise. Loin d'être une copie, il s'agit bien d'un bateau d'origine restauré par le soin des douces mains féminines de notre association, aidées, il faut le souligner, par le savoir-faire et la patience de Marc. Ajoutez à cela, un coup de toupie de la part du docteur DOB, charpentologue de *Sequana* (consulte tous les jours) et vous aurez l'occasion d'admirer un très joli travail.

Et puisqu'il faut de temps en temps régler des comptes. Nous invitons tous les spécialistes et soit disant experts à venir examiner le travail effectué. Qui peut prétendre être capable de restaurer à l'identique un pontage de canoë français ? Nous en

connaissons, ils ne sont pas nombreux. Qui est, à ce jour, capable de restaurer les cuirs des avirons de l'époque ! Choix du cuir, maîtrise du couteau de pied, nous en connaissons ils ne sont pas nombreux...

Alors messieurs les sceptiques de cet hiver, tirez donc votre chapeau à cette équipe de débutants qui n'a pas hésité à se retrousser les manches, chercher les conseils et sacrifier un bon nombre d'heures pour que renaisse ce magnifique bateau baptisé Triplette un peu hâtivement. Certes il est "ramable" par trois équipiers, mais il est en fait plus sûrement conçu pour deux rameurs et un barreur. Ce bateau a été construit par un chantier *Emile Dossunet*, constructeur célèbre sur les bords de Marne, situé aux abords de l'écluse de la Gravelle. Le chantier *Dossunet* créé à la fin du siècle dernier a disparu au début des années 60 (1960 !) sous la pioche du démolisseur pour laisser la place à ... un parking ! Félicitons le brillant urbaniste qui a fait disparaître d'un coup presque un siècle de savoir-faire. *SEQUANA* a la chance de compter deux bateaux de ce génial constructeur. Et pour qui sait un peu apprécier un bateau à l'aviron, ramer un *Dossunet* est un réel plaisir que l'on peut caractériser par une sensation de légèreté, une bonne stabilité de route, un passage à la vague souple et surtout une parfaite

installation du rameur. Monsieur *Dossunet* savait ce que ramer voulait dire. Ramer un *Dossunet* cela se déguste !

Et puisque nous sommes sur les bords de Marne, saluons la restauration en cours d'un As, dû également à un constructeur génial (doublé d'un célèbre champion longtemps associé à *Dossunet*) le constructeur *Lein*. Le bateau ne pouvait pas trouver meilleur spécialiste en la personne de Michel Seyler. Membre de notre association, Michel Seyler renoue avec une tradition familiale qui remonte sur quatre générations et met un point d'honneur à effectuer un travail de grande qualité. Nous espérons mettre en chantier prochainement la restauration des trois yoles qu'il a bien voulu nous confier.

Au fait, nous lui suggérons un nom



Fête des impressionnistes à Chatou, Juin 1996.

Ph. Pierre Pourchet

de baptême pour son bateau : L'As de Trèfle !

Revenons en Seine pour encourager notre cher Guy d'Houilles et les "Roastbeefmen" qui redonnent forme à l'Hirondelle SEQUANA dont le calfatage laissait à désirer. Du coup les boulons de quille vont être réajustés. Comme une bonne nouvelle ne vient jamais seule, l'Y.C.I.F., en la personne de sa secrétaire Michèle Niederhoffer nous propose un mat ancien mais tout neuf. Merci du coup de main. Serons-nous prêts pour l'été ?

Le prix MONTHYON

FIP annonce joyeusement un retour sur Paris digne des grands jours de migration. Revenant de Meaux, je m'engage in petto sur un subtil itinéraire digne du bison. De départementales en vicinales, je me retrouve sans le vouloir vraiment à l'entrée du charmant village de Monthyon. C'est alors, allez savoir pourquoi, que me revient ce célèbre chant de Canotier, véritable hymne entonné par Fleuret, équipier de la Lutèce, à la demande de Son Altesse Sérénissime, le Prince d'Orange en personne, aux régates de Rotterdam de 1860.

*Tas de d'chicards,
Tas d'flambards,
Les canotiers de la Seine
Sont bien vus, bien reçus
Et partout font des chahuts ! ut !*

*L'matin l'on part bien pomponné,
Bien astiqué, bien pommadé,
On a la frim d'un épicier
Qu'a mis sa tête dans la mélasse.
Le soir, on revient sens d'sus d'sous,
Parfois l'on crie zut au gab'lou
Qui nous appelle à la patache.*

*Auprès du beau sexe français,
Le canotier a du succès
Et comme il ne casque jamais
Il est adoré pour lui même.
S'il ne gagne pas le prix Monthyon,
Il attrape des durillons
Qu'il partage avec celle qu'il aime*

Mais au fait qu'était le Prix Monthyon ? Y aurait-il un lien avec ce charmant village ?

Quitte à être en retard, que cela serve au moins à quelque chose. Direction la mairie où l'on m'oriente vers Madame A. CHAMBAULT du Cercle généalogique de la Brie et historienne de la ville de Monthyon. Sa réponse commence par une généalogie très détaillée des Montyon.

Grand commis de l'Etat, Antoine Jean Baptiste Robert de MONTYON se retrouve en 1820 à la tête d'une fortune considérable évaluée à plus de six millions or. Cette fortune lui permettra de sacrifier à ses passions, entre autres celle de créer des prix.

Pour cela, il créera une fondation de toutes sortes dotées d'un

Il reste encore bien des bateaux en attente de tendresse et de dévouement, alors n'hésitons pas à franchir le pas. Et puis nous croyons savoir qu'il y a des vocations qui mûrissent secrètement, calmement quelque chose qui ressemblerait à une Norvégienne, en partant d'une demie coque. N'en disons pas plus.

François Casalis.

prix annuel. Citons en 1782 la Fondation au profit des pauvres du Poitou et du Berry et celle qui nous intéresse, le prix annuel en faveur d'un français pauvre qui sera jugé avoir fait dans l'année l'action la plus vertueuse (12 000 F de l'époque). L'argument du fondateur est le suivant "L'Académie Française fera tous les ans la lecture d'un discours qui contiendra l'éloge d'un acte de vertu. L'auteur de l'action célébrée ne pourra être au-dessus de la bourgeoisie, choisi dans les derniers rangs de la société. Le fait se sera passé dans l'étendue de la ville ou banlieue de Paris et dans l'espace de deux années avant la distribution du prix". Comme quoi la vertu et la morale sont les sources intarissables de l'inspiration du canotier.

Mille : merci à Madame CHAMBAULT d'avoir pris le temps de me répondre. Et je lance un nouvel appel pour qu'un érudit ou érudite retrouve la mélodie, cela me permettrait de remercier comme il faut notre correspondante, c'est-à-dire en allant chanter sous son balcon ou à défaut à la mairie de Monthyon cette ode glorieuse, légitime fierté des Canotiers Parisiens.

Alors à vos archives et autres Clefs du Caveau, le temps presse !



Chromo XIXème siècle.

François Casalis.

Coll. Outin

L'Estran, espace de vie !

Le géographe définit l'estran comme étant la partie du rivage limitée par les niveaux des plus hautes et des plus basses eaux. Pour le marin pas de problème, il s'agit de se reporter à l'annuaire des marées et par un savant calcul (à la portée d'un élève du CM2) d'être capable de savoir où le niveau de l'eau se situera à la prochaine marée haute. Le même calcul lui permettra de situer le niveau de la marée basse. Il délimitera ainsi, sur le rivage, une zone terrestre dite, estran.



Chromo XIXème siècle. Coll. Outin

Si pour le marin, l'affaire paraît simple, pour son collègue d'eau douce, c'est beaucoup plus compliqué. En effet, dans le domaine fluvial l'étiage, c'est-à-dire le niveau des plus basses eaux, n'est pas trop difficile à imaginer. Par contre, celui des plus hautes eaux fait appel à la mémoire. Où donc s'est arrêté la dernière crue ? En effet, point de marée sur nos rivières. Mais qu'il pleuve ou qu'il neige et le niveau de l'eau monte : c'est la crue, un phénomène normal qui fait partie de la tradition. En Seine, les marinières vous diront que si l'eau monte une fois avant Noël, elle montera deux fois après... Toute la vie de la Rivière est rythmée par la variation des hauteurs d'eau. Avant que la route ne devienne le moyen de communication que l'on sait, la majorité des marchandises et des personnes étaient acheminées par la Rivière. Sans elle, pas de cité, pas de commerce. Reportez-vous aux auteurs qui décrivent avec toute la rigueur scientifique son rôle dans l'histoire de notre pays.

Et puis comme la bécane a remplacé le canot, la route a éloigné le citoyen de son cours d'eau trop lent, trop capricieux, qui de plus est parfois pollué, d'où l'oubli.

L'estran, véritable zone industrielle de l'époque, qui n'a plus sa raison d'être, disparaît. Rien n'est plus amusant que de suivre la Rivière et de retrouver les traces d'activités d'antan. Je vous conseille, pour vous entraîner, de commencer le long de la Loire. L'urbanisation, heureusement moins dévastatrice que dans notre région, a épargné les rives. C'est un véritable jeu que de rechercher une explication aux vestiges encore visibles.

En Seine, à Paris, l'estran a vu toutes sortes de métiers, du laveur de chevaux au débardeur. Il servira de décor au théâtre, en particulier pour le fameux vaudeville aquatique en cinq actes "Les Canotiers de la Seine".

C'est avant tout un espace de vie, d'activité, les métiers les plus divers avaient leur *siège social* sur les rives et suivant l'humeur de l'eau se protégeaient en conséquence. En Seine, rivière calme aux crues prévisibles, seul l'habitat riverain présente encore de nos jours des particularismes liés à la variation du niveau de l'eau. Et encore, faut-il y regarder par deux fois. La canalisation, la construction de barrages réservoirs, véritables lacs artificiels, ont modifié considérablement l'amplitude des crues.

Qu'importe ! Notre vie, celle du canotage, c'est celle de l'estran, là où vont fleurir les moulins, les ports et les constructeurs de bateaux. Aux prémices du canotage ils avaient leurs chantiers dans les *cagnards* parisiens non loin du pont Marie (construit de 1614 à 1635 par l'entrepreneur Christophe Marie). Ces *cagnards* sont parfaitement décrits dans l'ouvrage de François Beaudouin *Paris sur Seine*. La Seine n'était pas canalisée à l'époque et toute cette population vivait au rythme des crues.

A Chatou, la notion de l'estran est d'autant plus évidente que nous en avons une illustration remarquable en la présence de la Maison Fournaise. L'aïeul Fournaise déchirait des bateaux pour en faire du bois d'œuvre, pour les bois les plus intéressants et du bois de chauffage, pour le reste. Voilà une activité typique de l'estran qui ne pouvait avoir lieu ailleurs !

Je ne crois pas que Monsieur Fournaise aurait aimé voir son travail partir au fil de l'eau à la première crue et pourtant, c'est bien là qu'il travaillait. Comme tous les riverains, il savait s'organiser face à la montée de l'eau. De nos jours, on dirait qu'il gérait la situation.

Rien à voir avec les inconscients qui campent ou installent leur petite famille dans le lit des torrents. Les mêmes vont en montagne avec une paire d'espadrilles et reviennent dans l'hélicoptère des gendarmes ou ne reviennent pas du tout ! L'administration bonne fille est là pour veiller au grain et le législateur légifère. Tout ce qui est réputé inondable (l'estran par définition !) est suspect. Du coup, comme le disait l'humoriste "Circulez il n'y a plus rien à voir !" et l'estran parisien s'est transformé en deux fois quatre voies rapides ! Bel exemple d'urbanisme contemporain !

Sur le plan écologique, la situation n'est guère meilleure. L'estran c'est tout un éco-système fragile. Qu'une berge menace de s'effondrer et voilà la sonnette qui se met en route

pour battre les maudites palplanches qui s'enfonceront dans la berge créant ainsi une barrière étanche entre la terre et l'eau. Adieu canards, poules d'eau, lichens et autre flore qui s'épanouissent dans ce milieu semi-immergé. Adieu l'accostage paisible voire la sécurité de l'homme tombé à l'eau qui pour retrouver la terre ferme devrait faire un bond pour franchir ce rideau métallique. Nous voyons d'ici l'Ingénieur de la sacro-sainte administration hausser les épaules "il le faut bien !".

Eh bien non ! Il ne faut pas faire n'importe quoi ! Nos amis hollandais, pour ne prendre qu'eux, ont travaillé sur la question et gèrent des kilomètres de rivières et de canaux tout en respectant la nature. Ce n'est pas loin, on peut, d'un coup de voiture, aller voir sur place pour s'en rendre compte. Si vous souhaitez rencontrer des spécialistes nous avons les adresses...

Là encore il faudra tempêter, manifester, râler, pétitionner. Assister à quelques massacres de rives pour que les prises de conscience se fassent ! Au fait, si vous souhaitez voir un exemple saisissant de ce qui vient d'être exposé, allez sur la place de Rueil 2000 pour contempler la Maison Fournaise. Vous verrez un magnifique rang de palplanches border la rive au droit de la maison. C'est du meilleur effet ! Fermez à moitié les yeux et imaginez la rive descendant jusqu'au niveau de l'eau...

De deux choses l'une, soit vous êtes convaincu et nous avons fait un adepte de plus, soit vous ne voyez rien et cet article n'est pas pour vous !

Le rôle d'eau.

TRIBUNE LIBRE

Madame le Secrétaire d'Etat,

Compte tenu du caractère original de la Seine sur son parcours dit du Bras de Marly, de l'équipement touristique et culturel de ses rives, nous sollicitons votre Secrétariat d'Etat dans le but d'obtenir :

- un enregistrement, assorti d'une taxation adaptée, des embarcations de tradition et de randonnées fluviales à propulsion humaine. Ces embarcations, écologiques par définition, font partie intégrante du domaine fluvial.

Grâce à une réglementation adaptée, comme c'est le cas chez nos voisins européens, en plus d'une conformité génératrice de sécurité, leur recensement permettra de valoriser le patrimoine français dans ce domaine. Par ailleurs la randonnée fluviale (non polluante) est une composante du tourisme.

- le libre accès au Bras de Marly pour les embarcations de tradition et leur stationnement dans les ports et haltes existants.

- un ralentissement à la vitesse de 3 noeuds pour toutes les embarcations (commerce et plaisance) sur le parcours du Bras de Marly les dimanches et jours fériés.

Ces trois requêtes ont pour but de nous permettre de mettre en valeur le patrimoine de la Seine particulièrement riche dans notre région et d'attirer l'attention du public sur la nécessité du respect de l'eau et de l'intérêt du transport fluvial auquel la cité doit son existence et son développement.

Nous nous réjouissons de vous accueillir dans notre modeste atelier à Chatou le 2 mai prochain et dans cette attente,

Nous vous prions de croire, Madame le Secrétaire d'Etat, à l'assurance de nos sentiments distingués.

Le Président : François CASALIS

L'Association des Amis du Musée de la Batellerie

L'association des Amis du Musée de la Batellerie de Conflans-Saint-Honorine a entrepris de sauver JACQUES, le remorqueur de Seine construit à Creil (Oise) en 1904. Une équipe de bénévoles, tous anciens marins, a commencé les travaux sous la responsabilité de Alain Naveteur, Capitaine de remorqueur.

Une souscription nationale a été lancée pour le sauvetage de ce navire, sans doute le plus ancien remorqueur construit en France et qui devrait être prochainement classé au titre des Monuments Historiques.

Le JACQUES est hautement symbolique pour l'histoire de la Basse-Seine. Les remorqueurs "Guêpes" appartenaient à la Société Générale de Touage et Remorquage dont le siège social et les ateliers étaient situés à Andrésy (Yvelines).

Il est le dernier grand témoin de l'âge d'or de la capitale de la batellerie.

Annie Blanchard.

IL Y A ENCORE DU PATRIMOINE FLUVIAL A SAUVER



SCOOP

Rebondissement de l'affaire LEMAIRE.

La première manche de la bataille « Sauvons la guinguette-Promoteurs s'abstenir » a été gagnée par l'Association Vilovert. Après appel de la partie adverse, Vilovert aurait perdu la deuxième et dernière manche : les occupants de la guinguette Lemaire seraient expulsés. Mais tout n'est pas perdu puisque des coriaces entrent en scène afin de remettre le problème de sauvegarde sur le tapis. Affaire à suivre...



Une certaine A.P. L.

Le chalet-vestiaire des tennis

Ph. A.P. Lesgards

LA FEUILLE A L'ENVERS

Bulletin de liaison de SEQUANA, la Vie de la Rivière en Ile-de-France

Editeur : Association SEQUANA domiciliée à : Hôtel de Ville B.P. 44 - 78400 CHATOU

Directeur de la Publication : François Casalis

Rédacteurs en Chef : Kareen Sontag, Annie-Pierre Lesgards, Marie-Sophie Besson

Rédaction : Isabelle et Gilles Outin, François Casalis, Annie et tous les autres...

Mise en page : Kareen Sontag, Annie-Pierre Lesgards, Marie-Sophie Besson

Photos : tout le monde

Duplication : Chlorofeuille

Diffusion : adhérents Sequana, boutique Sequana et Musée Fournaise.

Nom : _____ Prénom : _____
 Adresse : _____
 C.P. : _____ Ville : _____
 Tél. : _____ Fax : _____

☐ adhère à l'Association SEQUANA

☐ renouvelle sa cotisation à l'Association SEQUANA

Ci-joint chèque de : ☐ 100 F
 Membres actifs

☐ 250 F
 Associations

☐ 500 F
 Bienfaiteurs

Bulletin d'adhésion à adresser à l'association SEQUANA - Hôtel de Ville - 78400 CHATOU