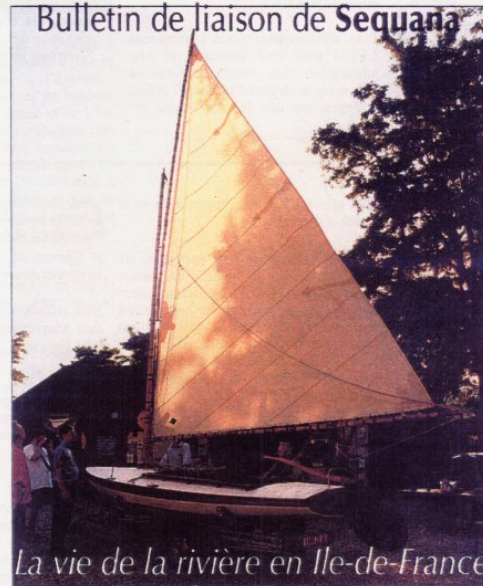


LA FEUILLE À L'ENVERS

20 FF

N° 17
juin
1999

Bulletin de liaison de Sequana



Pose de la voile de Nymphée, 26 mai 1999. Ph. M.P. Tréant

EDITORIAL

Cent ans après, le Monotype revient sur son lieu de naissance. Presque deux ans de travail, du tracé qui devait contre toute attente réserver bien des surprises à l'entoilage du pont qui en a réservé d'autres. En fait l'apparence est trompeuse. On croit se trouver devant un plat à barbe et c'est une coupe, aux formes les plus délicates à maîtriser, qui attend l'équipe des constructeurs !
La naissance d'un bateau c'est toujours un étonnement et une joie. Le premier étonnement est de voir une équipe d'une douzaine de bénévoles travailler ensemble sur une aussi longue période en ayant comme unique préoccupation : le résultat.

Serait ce un paradis terrestre où tout le monde est gentil ?

Paradis ? sûrement pas vu le profil des anges qui le fréquentent. Tout le monde il est gentil ? Peut être mais ce qui est certain c'est que tout le monde sait que sans l'autre, l'œuvre n'existera pas. C'est à cause de l'œuvre que l'équipe reste soudée. L'ouvrage qui avance doucement, parfois trop doucement, inspire la modestie à ceux qui y travaillent et nourrit la confiance qu'ils ont l'un en l'autre. L'édifice est fragile et que survienne une difficulté ou une défaillance et le doute s'installe. Mais une fois de plus l'exigence du résultat prendra le dessus.

Savante alchimie qui ne durera que le temps du chantier, en attendant le suivant ! Une fois le bateau lancé chacun repartira

vers ses occupations favorites, chacun retournera vivre sa vie et c'est tant mieux. Le petit serrement au cœur au moment du lancement, ce petit moment d'émotion ressenti, par chacun, traduit bien la fin d'une aventure !

Le Monotype verra le jour grâce au talent de ses constructeurs et à celui de la Boutique ! Ce petit bout

de comptoir aura sauvé l'entreprise. La recherche de sponsors s'étant révélée totalement infructueuse. Nous nous attendions à plus d'élan de la part des riverains compte tenu des origines catoviennes de ce bateau qui fut l'un des premiers bateaux sportifs de série. Le journal de Chatou n'a pas ménagé sa peine, la presse spécialisée non plus. Il faut croire que

SOMMAIRE

Editorial.....	page 1
Canotage et Golf.....	page 2
L'Art de bien canoter (suite).....	page 3
De la conception à la naissance de Nymphée.....	page 6
La "famille" Monotype.....	page 8
Le début du canotage - chapitre II.....	page 10
Une histoire de Vauriens.....	page 15
Répertoire Sequanais.....	page 16

nul n'est prophète en...

Il est vrai que la Gare d'Eau a mobilisé les esprits. Les fondations sont en cours!

Nous lancerons le Monotype sur fond de barricades de chantier. Nous recherchons activement des partenaires pour nous aider à aménager nos locaux. C'est en premier lieu de matériel que nous avons besoin.

Dans quelques semaines LULU va

retrouver son élément après cinquante ans d'interruption ! Grâce aux soins attentifs et câlins de Kareen, Annie Guy, Marc, Patrick et ... les bons conseils des autres. La parité on connaît chez SEQUANA !

Plus sérieusement nous regarderons LULU avec une attention et une admiration bien particulière car ce bateau est le résultat d'un travail délicat entrepris par des débutantes qui ont

acquis en deux ans un réel savoir-faire. Chapeau bas !

Tout ce joli monde va se retrouver sur l'eau avec *Roastbeef, l'Hirondelle, la Marne, la Charentaise, Gibon, Chiffon, Biscotte, Yéwé, Titanic* et les autres. Ils sont le témoignage de la vitalité de notre association et l'aventure ne fait que commencer...

François Casalis

Canotage et Golf

La tradition du Canotage est très liée au courses hippiques, guinguette et Turff en quelque sorte ! Alors pourquoi pas Practice et ponton ?

D'un côté des golfeurs avec un parcours magnifique dans l'Ile Fleurie, de l'autre des Canotiers en quête de garages et de pontons. Taper dans une balle c'est bien, se reposer au bord de l'eau ce n'est pas mal non plus ! La présidente des golfeurs rencontre le Président des Canotiers et

Gilles avec ses crayons. Vous trouverez le résultat ci-dessous.

SEQUANA disposera d'un garage de six bateaux environ à proximité d'un ponton permettant une mise à l'eau relativement pratique. En échange notre association s'engage à maintenir les embarcations dans un parfait état de présentation et de fonctionnement. Nous nous réjouissons de cette proposition qui va nous permettre d'avoir un point de chute au nord de l'Ile non loin de l'ancien chantier Lemaire et surtout un équipement permettant une mise à l'eau régulière de nos bateaux, ce qui est une condition essentielle à leur survie. Nous tenons à remercier tout

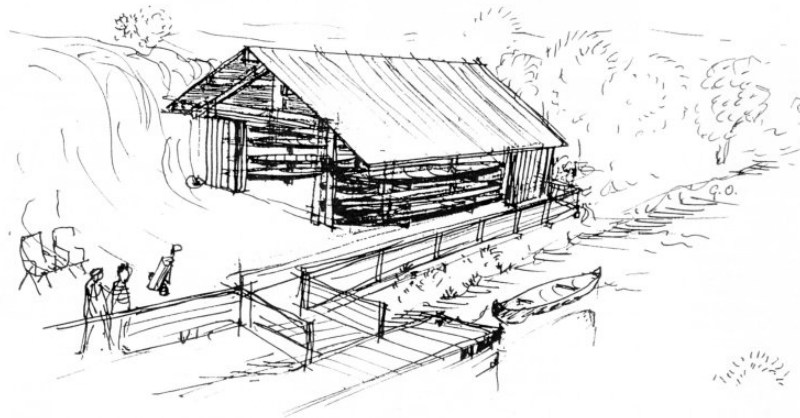
particulièrement Madame Barril de nous avoir proposé ce projet et d'en mener l'exécution sans délais.

A l'heure où vous lirez ces lignes le terrassement sera terminé.

Bien entendu nous avons fêté cela le 9 mai date anniversaire des dix ans du Golf de l'Ile Fleurie.

La Gare d'Eau, le Golf, la Grenouillère, le parcours se précise. L'Ile des Impressionnistes va enfin retrouver ses canotiers cent cinquante ans après !

François Casalis



Dessin Gilles Outin

Canotez canotez donc... comme al duc de Framboisie !

L'avant-dernier numéro de la Feuille à l'Envers a consacré ses colonnes à l'art et la manière de canoter à l'aviron... Nombres sont les amateurs de bateaux confortables qui m'ont avoué avoir bien compris le message mais absolument rien aux explications. Il faut reconnaître qu'après relecture cela demande un peu de précisions. Pour ce faire j'ai demandé à Isabelle de soutenir le discours par de jolies illustrations dont elle a le secret. De plus chacun sait qu'un bon croquis vaut mieux....

En préambule il faut revenir sur un peu de mécanique ou plus exactement d'ergonomie !

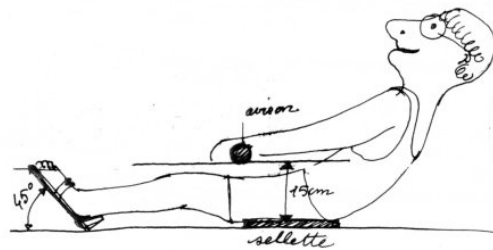
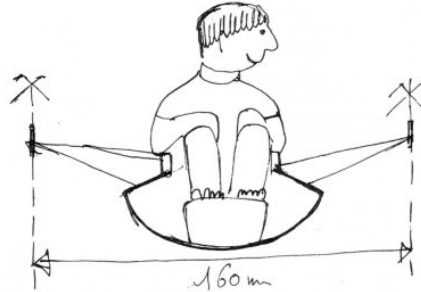
L'aviron est un levier du deuxième genre (jusque là tout le monde suit !) dont le point d'appui est la dame de nage. Pour nous comprendre nous appellerons "bras de levier" la partie entre la dame de nage et la poignée de l'aviron. Sur les bateaux modernes, le collier qui retient l'aviron dans la dame de nage est amovible, ce qui permet d'allonger ou de raccourcir la longueur du bras de levier facilitant ou durcissant ainsi la nage. Hélas sur nos bateaux de tradition le collier n'est pas réglable, il faudra jouer sur la distance qui sépare les dames de nage, en intervenant sur les portants (outriggers), ou sur leur mode de fixation au bordage.

A partir de 1875, le "sliding seat" ayant franchi l'atlantique, nous ramons ... avec nos jambes ! La masse musculaire de nos membres dits inférieurs est infiniment plus importante que celle de nos bras. Le problème est que nous ne pouvons saisir nos avirons avec nos pieds et de cette triste constatation va découler toutes sortes d'ennuis qu'il va falloir résoudre, en particulier la bonne utilisation du dos. Il va jouer le rôle de courroie de transmission entre les jambes et les bras. Il est donc de la première importance d'être bien installé dans son bateau, c'est-à-dire bien assis sur une sellette confortable. Le bateau bien dans ses

lignes, légèrement ardent, le rameur sur l'avant et au centre de gravité, le rameur sur l'arrière. Cette notion est très importante car elle intervient sur la trajectoire. A ce sujet permettez-moi de m'insurger, une fois de plus, contre la manie qu'ont certains de nos contemporains de rapporter une dérive sur les canoës français. C'est non seulement une hérésie mais, dans bien des cas, cela ne sert à rien. Nous verrons pourquoi lorsque nous parlerons du coup d'aviron et plus particulièrement du dégagé.

Mais revenons à notre installation. Une fois bien assis, il est indispensable d'avoir une bonne hauteur de nage. Trop bas c'est L4/L5 en vrac à court terme, voyez votre kiné favori ! Trop haut il deviendra difficile de tenir l'arrière, c'est-à-dire de terminer le coup d'aviron la palette de ce dernier immergée. Cette hauteur est variable suivant chaque individu, une valeur moyenne peut être retenue autour de 15 cm.

La barre de nage (la barre de pieds) doit présenter un angle de 45 degrés pour assurer une bonne articulation des chevilles, celles-ci jouant le rôle de charnière entre le bateau et le rameur, en particulier au moment de la poussée lorsque les avirons sont dans l'eau. La nature de la chaussure est également importante de ce point de vue. Cette barre de nage est réglable dans l'axe du bateau. Le bon réglage est atteint lorsque, en position de dégagé, les mains sont décroisées devant soi d'une dizaine de centimètres.

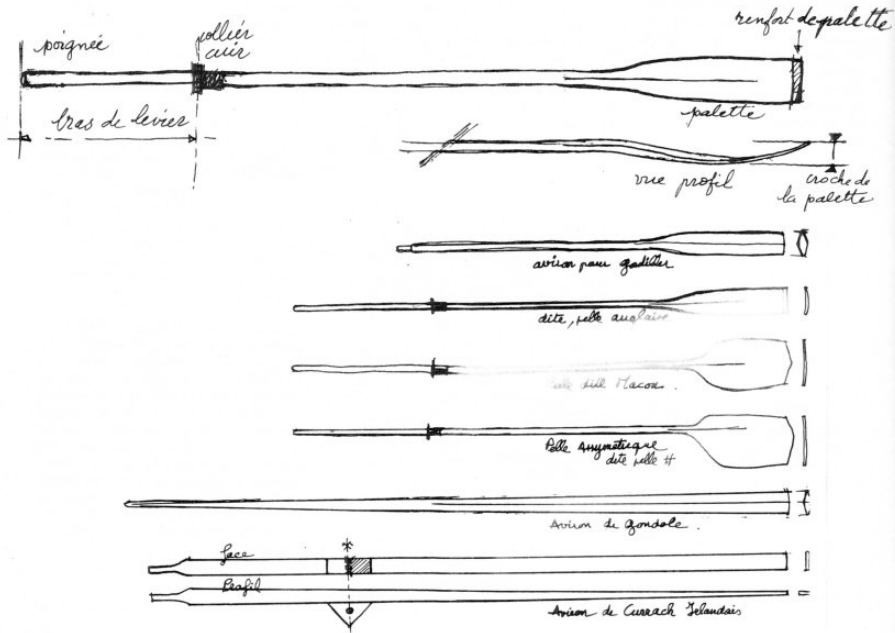
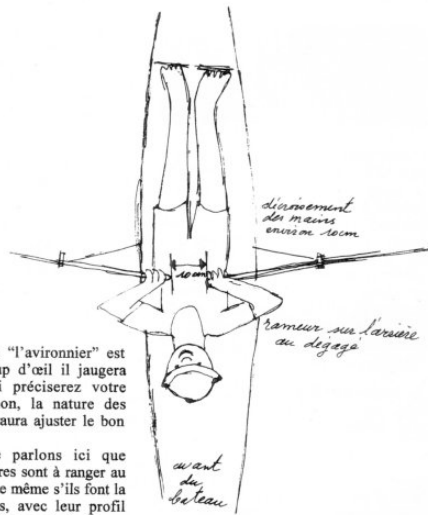


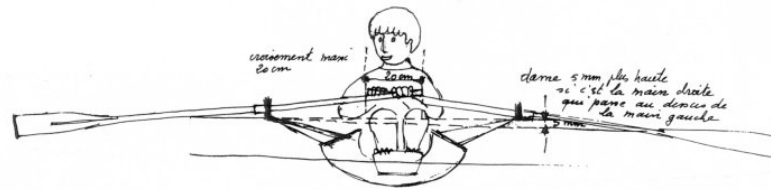
Dessins Isabelle Outin

Une fois bien installés, revenons à nos avirons. Là encore une réflexion, si vous me le permettez. Ô combien de jolis bateaux, de petites merveilles de construction objet des soins les plus attentifs de leurs propriétaires, sont affublés de triques, de méchants manches à balais, d'horribles fagots, de bouts de bois, de manches de pioches en guise d'avirons. Le résultat ne se fait en général pas attendre, c'est tellement désagréable de ramer avec des avirons lourds. La souplesse est un critère important, un aviron raide est fatigant, trop souple il manque d'appui.

La surface de la palette (partie immergée de la pelle) a son importance. Trop grande, l'appui est trop fort et le rameur fatigue rapidement. Personnellement, j'aime bien les petites palettes parce que je peux les "accélérer" dans la passée dans l'eau sans m'épuiser. C'est un confort incomparable qui permet d'avoir un coup d'aviron dynamique sans pour autant travailler en force. La forme de la croche est également à considérer. Une palette plate donne une sensation désagréable de fuite du point d'appui, par contre une croche exagérée est gênante.

Là encore le conseil de "l'avironnier" est indispensable. D'un coup d'œil il jugera votre gabarit, vous lui préciserez votre programme de navigation, la nature des bassins fréquentés et il saura ajuster le bon compromis. Bien entendu nous ne parlons ici que d'avirons en bois, les autres sont à ranger au rayon des articles de pêche même s'ils font la gloire de nos champions, avec leur profil asymétrique, certes très efficace mais à réserver aux athlètes à l'entraînement, ce qui n'est pas notre souci !





Les poignées des avirons sont à surveiller de près. La section doit être suffisante pour une bonne prise en main. Trop grosse, on a l'impression de manier des pieux, trop fine, des manches à balais qui provoqueront des crispations et rendront pénible le trévirage... Là encore c'est une question de sensation. A mon avis il faut privilégier les poignées en bois, fuir comme la peste les manchons en caoutchouc ou enrubbannés comme les guidons de vélo. Du bois sans vernis bien sûr que l'on poncera au papier de verre fin une ou deux fois par an.

Vérifions maintenant le bon croisement des avirons. La mode actuelle va aux croisements importants autour de 20 cm, c'est un maximum sur nos bateaux. A la fameuse question, est-ce la main droite ou la gauche qui passe au-dessus ? C'est comme vous le voudrez sachant qu'une fois que vous aurez décidé laquelle passe

au-dessus, il faudra intervenir sur les hauteurs de dames de nage afin de relever de 5 mm environ celle qui correspond à la main qui passe au-dessus.

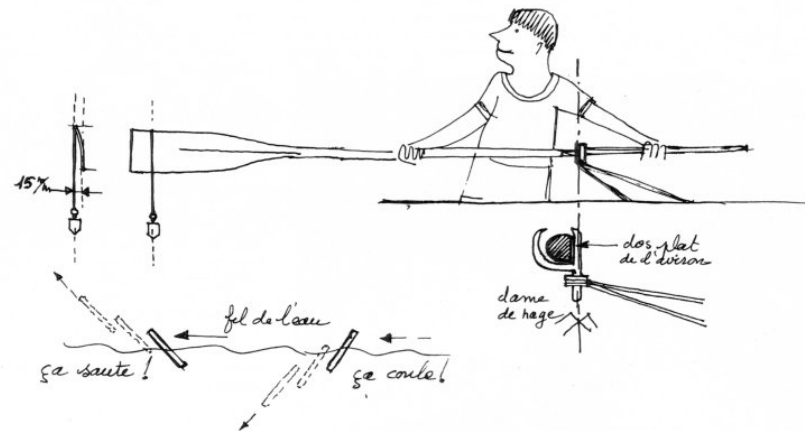
Nous sommes parés, avec de bons avirons, une hauteur de nage confortable, une barre de nage à la bonne distance. Tout va bien, il fait beau, le bateau est pile dans ses lignes posé comme une feuille sur l'eau. Moment magique ou l'euphorie vous saisit. On se décide, on passe un coup d'aviron et patatras ! Tout va de travers, les avirons partent dans tous les sens. Ramer quoi de plus simple, il faut réagir et ... c'est encore pire !

Il va falloir procéder à un ultime petit réglage qui consiste à régler l'angle de la palette lors de son passage dans l'eau. On imagine facilement que suivant la nature de l'angle que fait la palette dans l'eau, l'aviron va, soit couler, soit sauter hors de l'eau. Le réglage se fait bateau hors de

l'eau à plat (de niveau). A l'aide d'un compère on placera les avirons en position en maintenant le dos de l'aviron (qui comme par hasard est plat !) contre la dame de nage tandis que l'opérateur muni d'un fil à plomb va mesurer l'angle d'attaque. Cinq à huit degrés sont des bonnes valeurs. Mais comme il est rare de se promener avec un rapporteur dans la poche, il suffira de vérifier que le fil décolle du bas de la palette de dix millimètres environ et c'est gagné !

Ce coup ci nous y sommes et tout est réuni pour une bonne balade (on verra plus tard qu'il existe des réglages plus fins). Nous discuterons du bon coup d'aviron dans la prochaine Feuille à l'Envers. Une bonne partie de ce que nous venons de voir est applicable aux rameurs à banc fixes.

FC



De la conception à la naissance de NYMPHÉE

Dès les premiers week-ends de 1997, les promeneurs de l'île des Impressionnistes furent attirés par l'animation régnant dans la "cabane" du chantier *Sequana*, construite toute en bois, à l'image des chantiers navals du siècle dernier dans notre région.

On traçait, on sciait chevrons ou bastaings pour construire un solide bâti, dûment aligné (à la visée laser, s'il-vous-plait !) et scellé au sol. Déjà l'équipe en place expliquait au visiteur la suite des opérations.

On revenait au plan pour tracer et usiner avec précision les gabarits dans la "lorraine" préalablement rabotée. Une petite pose arrêtait le chantier pour un week-end : le temps de transformer le bâti de Monotype en une table pantagruélique pour le désormais traditionnel petit salé aux lentilles. Les courageux avaient mis à l'eau leurs canoës français et le *Roastbeef* dans le bras de Marly.

Les agapes automnales à peines finies, l'équipe des charpentiers séquanais et son chef de chantier, Guy d'Houilles, montaient et équerraient les gabarits sur le bâti et, ô miracle, apparaissait devant nos yeux ébahis la forme de notre "Chatouillard". Le Monotype devenait une réalité : on pouvait le montrer, le commenter...

La colonne vertébrale de l'animal, formée de l'ensemble quille - puits de dérive -



marotte - tableau arrière, était réalisée en un solide lamellé-collé d'acajou, non sans de longues palabres suscitées par le principe de fonctionnement de la dérive métallique de 40 kg.

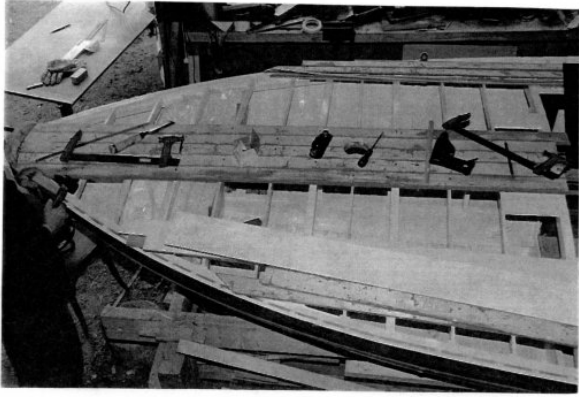
On améliorait sa forme en positionnant des lisses sur les gabarits. Notre "Plat à Barbe" montrait peu à peu sa carène aplatie typique des bateaux d'eau douce.

Fin janvier 1998, Guy d'Houilles en ayant enfin terminé avec sa "marotte", les opérations de pose des bordés pouvaient commencer : brochetage des formes, usinage des scarfs, collage sous presses, découpe, ajustage, et application sur les gabarits "à claire voie" (technique ancienne utilisée pour

Roastbeef et Lézard). Mi-février la "préceinte" était installée; Le 1er mars *Sequana* organisait une petite fête pour la pose du 7ème bordé, par les soins du Docteur Christian Murez, maire de Chatou, et fidèle "fan" du Monotype. La manifestation était animée musicalement par notre ami, le chanteur de rues Jean Piéro, s'accompagnant de son inséparable orgue de barbarie.

Commençait alors la fastidieuse pose des membrures d'acacia ployées à la vapeur avec la "cocotte infernale" héritée du chantier *Roastbeef*. Et puis le printemps arrivant, il fallait penser à la Fête des Impressionnistes (juin 1998) et aux différentes manifestations nautiques de l'été.

La belle *Charentaise* venait perturber le chantier du Monotype. Tout le monde n'avait d'yeux que pour elle et mettait la main à son lifting, c'est-à-dire, décapage chimico-hydraulique de sa coque et de ses équipements. Notre belle yole *Charentaise* n'était pas seule à détourner notre chef charpentier, et ce n'était pas pour un simple lifting : *Lulu* avait besoin d'une intervention chirurgicale sérieuse. On l'a vu ventre ouvert pour le remplacement de deux clins et toute une série de réparations de gerces et de cicatrices. Ce fut le fruit d'un long travail de minutie et de patience par des mains féminines.

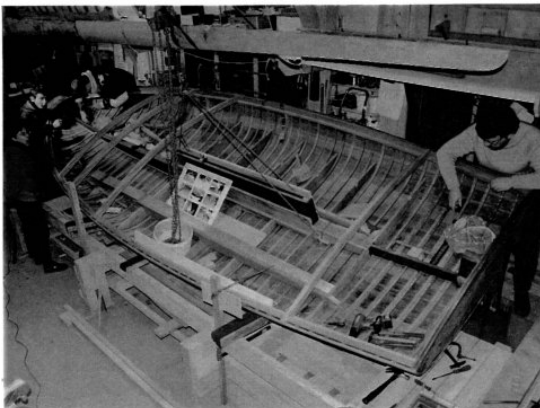


Pendant ce temps Monotype avançait quand même. La coque était maintenant entièrement bordée et membrée et il en a "impressionné" plus d'un à la Fête des Impressionnistes, y compris les buveurs de muscadet.

Malgré les sorties de printemps et l'équipée à Douarnenez, fin août, Monotype était retourné et démonté. Cet événement eut pour témoins deux journalistes du Figaro qui relatèrent l'évènement sur huit colonnes ! Il faut dire que les séquanais s'étaient entendus pour "vacciner" nos échotiers : arguments, démonstration, barbecue, initiation à l'aviron dans le bras de Marly... Magie des médias, les dimanches qui suivirent, le chantier ne désemplissait pas de visiteurs.

Les mardis d'automne au chantier de l'île des Impressionnistes retrouvaient leur animation avec les "Anciens" : l'activité du chantier décuilait. Nous savions que Guy d'Houilles avait un autre chantier en cours, dans son sous-sol. Un essieu arrière de 305 Peugeot se transformait bientôt en remorque pour le monotype à l'aide du poste de soudure et de la meuleuse.

La coque de Monotype une fois démoulée devait être raidie par l'adjonction de la serre-bauquière, permettant l'installation de la carlingue du cockpit sur les varangues, puis des barrots du pontage, avec queues d'aronde... comme les grands ! Pour le petit salé 98, Monotype a étrenné sa remorque pour stationner fièrement devant la cabane. Lulu aussi a dû rejoindre le garage à bateaux pour faire place aux amateurs de charcuterie.



Et pendant ce temps là, les papys du mardi se faisaient une spécialité du rivetage cuivre en s'exerçant sur quelques 2700 rivets. Le bruit du matage des rivets s'est enfin arrêté. Le barrotage est terminé. L'équipe du grément s'active sur les espars en bambous, enfin à la bonne cote... après un détour par le Salon Nautique. L'accastillage technique est en cours de fabrication sous-traitée par les soins du grand Bob. On ne sait pas encore

où, quand et comment sera confectionnée la voile, mais c'est à l'étude. Il reste encore des opérations importantes comme le pontage, les équipées, le ponçage et lissage de la coque, le calfatage au coton, l'entoilage de pont, l'apprêt et la mise en peinture.

Selon les estimations les délais seront tenus pour un lancement le... 6 juin 1999 devant la Gare d'Eau en construction devant le Restaurant Fourmaise. Lancement est le mot car notre premier Monotype aura une mise à l'eau (une mise en Seine plutôt) à l'ancienne, c'est-à-dire par glissement sur des chevrons enduits de suif. Ce sera la fête *Sequana*. On pourra peut-être même voir le début du chantier du deuxième Monotype. En effet l'équipe du Monotype II est en cours d'organisation et est impatiente de commencer sa nouvelle aventure.

Edmond Ballerín



"la barre de Nymphée",
sculptée par Guy d'Houilles

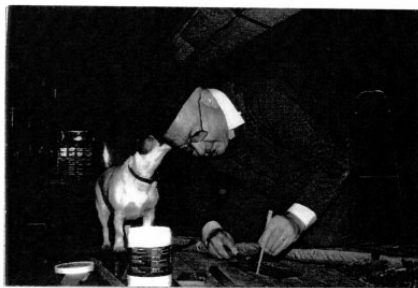
* "Chatouillard", nom générique donné à tous les monotypes et par extension à tous les constructeurs de ce type de bateau.

.....

La "famille" Monotype

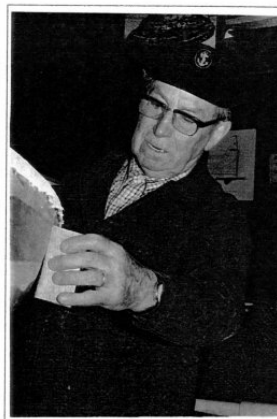
Marc RONET, dit MARCUS

Le benjamin de l'équipe, étudiant futur ingénieur, passionné, volontaire, avec beaucoup de suite dans les idées. Il sait maintenant tracer à l'échelle 1/1, calfater en artiste, raboter, scarfer, coller, percer, boire un coup de Beaujolais comme un grand, bref, un plus pour son cursus.



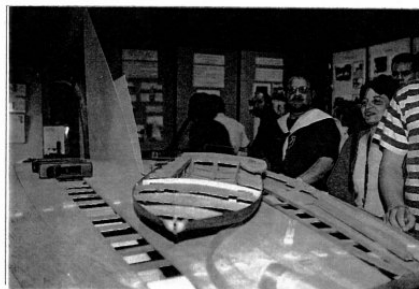
André CHENAUD dit Monsieur TROU

Retraité d'électromécanique. Aucun perçage de précision ne lui a échappé, sa méticulosité est légendaire et même gentiment brocardée par toute l'équipe. C'est le roi de la maquette de démonstration rigoureusement exacte. C'est aussi notre électricien de service pour tout ce qui touche à la sécurité dans le chantier.



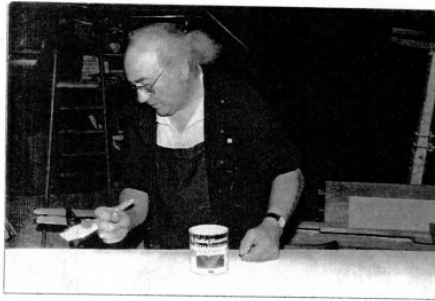
Henri ARRIBARD dit Cap'taine HENRI

Fier matelot de *Bijou*, joli petit canot fabriqué par son père et magnifiquement restauré par ses soins. Ce descendant des chantiers *GIQUEL* de Rueil nous a apporté bien des documents précieux et son savoir-faire, apprécié notamment pour le rivetage.



Jean-Jack GARDAIS dit L'Homme de FER

Après avoir construit une magnifique maquette du Monotype, il a voulu passer à la grandeur réelle. Encore en activité dans le secteur de l'automobile, la plus grande partie des pièces métalliques lui a été dévolue. Assisté du Bel Edmond et de Gillou, il joue le rôle de guide et d'interprète polyglotte auprès des visiteurs toujours curieux que des explications documentées et des anecdotes amusantes intéressent toujours.



Guy LECUYER dit Guy d'Houilles

Retraité touche-à-tout, passionné, hyper efficace, doté d'une grande expérience qu'il aime à partager, capable de faire aboutir un très beau projet avec une équipe partageant la même passion dans une ambiance très conviviale. Adepte du bénévolat, il fait sienne cette pensée de Pascal qui disait "le travail se fera dans la joie lorsqu'il ne sera plus rémunéré !"

Et maintenant larguez les amarres, voyons s'il flotte ?

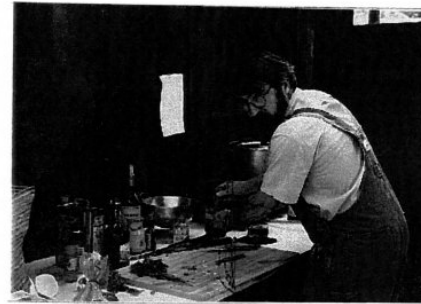


François GARNIER dit le TOUBIB

Médecin en retraite et Breton jusqu'au bout du bout dehors, régatier de longue date, possédant une armada à lui tout seul. Aime bien la plaisanterie et a le rire facile ; très calé dans tout ce qui touche le grément, les voiles et l'historique de la plaisance en régate. Il est devenu un expert en rivetage cuivre en faisant une fameuse équipe avec Henri ARRIBARD.

Jean François DESPLAT

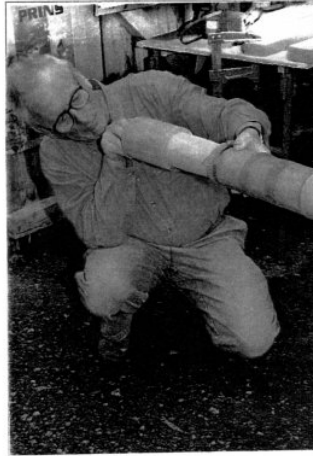
Sans lui nous en serions peut-être toujours à tracer de jolies courbes à quatre pattes sur un contre-plaqué afin de les mettre en concordance. En effet, il ne suffit pas qu'elles soient belles, encore faut-il qu'elles soient bonnes. Dans le cas contraire, il faut remettre le pain sur la planche. C'est lui qui nous a vraiment mis sur les rails pour que le chantier démarre sur de bonnes bases. Nous espérons le voir pour le lancement, bien que ses activités l'éloignent souvent aux quatre coins du monde.



Edmond BALLERIN dit le Bel EDMOND

C'est le génie de l'intendance chargé de la logistique épicurienne de l'équipe. Sa paëlla est mondialement connue dans le quartier, sans parler des barbecues défiant toute concurrence et appréciés de tous. En outre, il adore ranger tout ce qu'il trouve, même le marteau dont vous vous servez et que vous venez de poser ... et que vous mettez une demi-heure à retrouver !..





Gilles OUTIN dit GILLOU

C'est l'artiste en tout genre, architecte d'intérieur à la retraite et fêru d'histoire du canotage, aidé en cela par ISABELLE sa charmante épouse. Il s'est occupé des espars depuis la coupe des bambous jusqu'à la finition. Une spécialité : est particulièrement maladroit et est à surveiller de près dès qu'il tient un outil !...



Michel GROSSE dit le GROS MICHEL

Jeune pré-retraité si surpris par la retraite qu'il n'a pas eu le temps de finir sa maison bretonne et qui fait des escapades, délaissant le rabot pour la truelle.



Michel WADIN dit le P'TIT MICHEL

Pour ne pas le confondre avec le gros !... toujours là pour nous soutenir moralement et souvent avec un pack de bière. Il est devenu l'équipier indispensable du Toubib pour faire les surliures des espars et boucher les trous de vis sur la coque.

Marie Claude GARDAIS

Est notre Ministre des Finances qui défend bec et ongles le moindre centime qui doit revenir au Monotype. Elle est aussi de tous les marchés où Sequana tient un stand, par tous les temps, en compagnie de Francine CAMESCASSE, championne de vente des Tee-Shirts.



MARINS D'EAU DOUCE ET CANOTS PARISIENS

Résumé de l'article précédent :

Avant 1845 la plaisance de Seine reste marginale et encadrée par de stricts règlements édictés par le ministère de la Marine. Sous la pression des canotiers, M. Thiers donne le signal de la déréglementation en permettant à une foule disparate d'accéder au plan d'eau des régates de Bercy au risque de troubler le bel ordonnancement administratif.

1845 – 1870 : CANOTS LEGERS ET BAINS GRIVOIS

La deuxième partie du XIX^e siècle va donc se terminer sur ce fourmillement joyeux des régates de Seine où une faune chamarrée rompt les interdits imposés par le ministère de la Marine sur la plaisance fluviale. Ce gentil chambardement n'est qu'une faible métaphore des événements de la moitié du siècle, révolution de 1848, II^e République, II^e Empire, puis piteuse campagne de Sedan, mais il annonce un tournant fondamental pour la société française.

A partir de 1850, insensiblement mais définitivement, la France pauvre se met en marche. Les tout premiers effets de la révolution industrielle sont de jeter sur les routes de vigoureux jeunes gens, désœuvrés dans leur campagne et magnétisés par les centres industriels. Il serait faux de croire qu'à cette époque la démographie progresse. Elle ne s'accroît globalement que de 8% dans les trente années et bien loin d'émigrer en masse vers les Etats-Unis comme d'autres européens, les Français recourent, à cette époque déjà, à l'immigration pour satisfaire les besoins grandissants d'une industrie qui prospère.

Par contre, si la population dans son ensemble ne s'accroît guère, celle de Paris voit converger vers elle un flot régulier de chemineaux.

Napoléon 1^{er} à Offenbach :

"Amusez-les, je me charge du reste"

Ces ex-paysans et futurs prolétaires sont une menace car ils renforcent un peuple Parisien déjà turbulent ainsi que le démontrent ses insurrections répétitives (1789, 1830, 1848, bientôt 1870). Aussi cantonnera-t-on les nouveaux venus dans la périphérie, si possible hors des fortifications. Les pourtours parisiens augmentent en population de 150% quand la capitale ne s'accroît "que" de 50%. Prévoyant, le baron Haussmann retaille Paris en grandes artères longues de la portée d'un coup de canon, aisément défendables. Le préfet Poubelle éprouve les premières méthodes rationnelles de service public urbain et l'Empereur Napoléon III, paraphrasant le "panem et circenses" d'un

auguste prédécesseur recommande à Offenbach : "amusez-les, je me charge du reste".

Dans ce contexte de pression populaire par une masse jeune et vigoureuse, on comprend mieux l'essor spectaculaire des plaisirs de l'eau, du bain et des rencontres galantes. Nos contemporains adeptes du "sea, sex and sun" n'ont finalement innové que par l'éloignement de leurs paradis estivaux. L'île de Chatou au siècle dernier figurerait notre Ibiza actuelle. Il serait toutefois réducteur de penser que seul l'appel de la chair attirait les plaisanciers vers les rives buissonnantes de Seine. Un véritable clivage de société apparaît entre nantis et modestes. Il se retrouve sur le fil de l'eau. Les régatiers et plaisanciers sérieux et suffisamment argentés pour s'offrir embarcations et équipages se mélangent peu aux turbulents baigneurs propriétaires de leurs seuls vêtements qu'ils abandonnaient d'ailleurs souvent pour mieux nager. Pourtant, et c'est là sans doute un des miracles de l'été et du fleuve, ces deux populations que tout oppose finiront par se mélanger, un peu, du côté de la G renouillère.

Pour se rendre aux bains, il fallait emprunter des transports urbains ou ferrés. Cela explique une certaine mosaïque des rives de Seine, alternant places populeuses et plans d'eau réservés aux sportifs. Quittons le centre de la capitale, délaissant plus en amont l'attrait des barriques de

vin détaxé de Bercy, du courant plus rapide de la Marne et de ses sites ravissants mais plus difficiles d'accès et nous arrivons à Saint-Cloud haut lieu du canotage sportif et sain. On descend ensuite vers Asnières lieu de plaisir à bon marché puis vers Argenteuil, plan d'eau propice aux régates à voile. Viennent ensuite Chatou et Bougival, sorte de Venise lascive où naviguer n'a d'autre but que d'emmener l'âme sœur vers les plaisirs de Cythère.

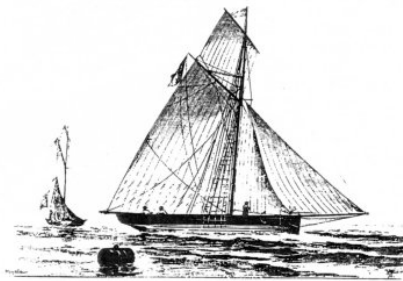
"Amants, heureux amants, voulez-vous voyager ?"

La Fontaine "Les deux pigeons".

Intéressons-nous donc d'abord au sport avant de nous égarer comme d'illustres personnages vers des plaisirs plus coupables.

Avant 1850, les embarcations se voulaient mixtes, voile aviron, nous l'avons vu dans la dernière "Feuille à l'Envers". Il faut pourtant se rendre à l'évidence : les lourds canots ne sont performants ni d'une façon ni de l'autre. On assiste donc, grâce à la libéralisation des règlements, à une double spécialisation : ce sera voile ou aviron.

Les voiliers abandonnent donc progressivement avirons et bancs de nage et s'efforcent de résoudre le délicat problème du nécessaire allongement de



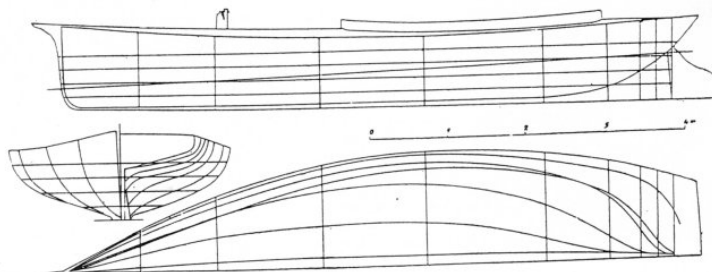
Le cotre "Avenir": Le canotage en France, rééd. Le Chasse-Marée - Armen 1991

leur quille. Remonter au vent impose de disposer d'un plan antidérive efficace. La première solution trouvée est classique : les quilles sont lestées de plomb, ce qui permet de virer vent debout sans l'aide des rames. Evidemment un tel quillard, mal barré par un patron néophyte peut très bien "manquer à virer" et finir au sec sur la rive, les voiles dans les branches, sous les quolibets des concurrents. Quoi qu'il en soit la formule connaît un certain succès, en 1853, la société des régates admet l'appellation de "cotres courts" pour ces bateaux fins mais pesants, habilement

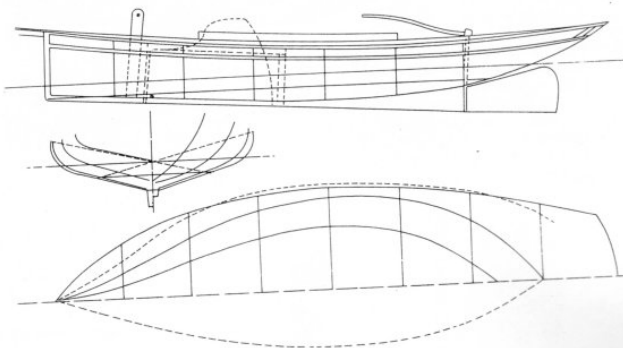
décrits Outre-Manche par le terme de couloirs lestés. On cherche bien à les alléger en les construisant en sapin plutôt qu'en chêne (matériau imposé par l'Administration). La société des régates cherchera bien sûr à interdire l'usage de ce bois réputé moins fiable, mais elle mène déjà un combat d'arrière-garde, sapin et acajou - mais oui madame ! - équiperont la plupart des œuvres mortes des embarcations d'après 1860.

L'allègement le plus significatif viendra cependant du changement radical du plan

de dérive. La révolution viendra, cette fois d'Amérique. "La Margot", clipper construit sur plan comparable aux bateaux de l'America's Cup, remporte haut la main, en 1847 et 1849, les fameuses régates du Havre. La particularité de sa carène tient à la position de son maître bau (la plus grande largeur) qui se trouve plus en arrière, conférant au bateau une forme de goutte d'eau, arrondie vers l'arrière. Les hanches élargies de ces nouveaux limiers s'appuient sur l'eau à la gîte réduisant l'effet de glissement latéral et complétant de ce fait le rôle de la quille.



Plan de formes de "la Margot": Le canotage en France, rééd. Le Chasse-Marée - Armen 1991

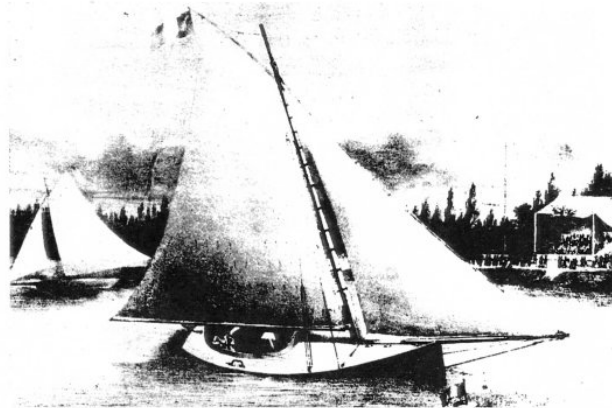


Plan de formes de "la Lison": Le canotage en France, rééd. Le Chasse-Marée - Armen 1991

La forme de la coque n'est pas et de loin le seul progrès des nouveaux "clippers" de Seine. Utilisant la technique de la dérive rétractable, latérale chez les Hollandais, centrale, grâce à un puits de dérive, chez les Anglais, ces voiliers remontent honnêtement au vent. Grâce à leur légèreté, ils gagnent vent arrière en vitesse ce qu'ils perdent en cap au près. La dérive présente de nombreux avantages. Elle permet de varier le tirant d'eau et de passer ainsi plus court dans les méandres et les hauts fonds là où les cotres s'échoueraient. Elle permet de varier la trainée du bateau selon l'orientation du vent et du courant. Contre le vent et contre le courant il convient de baisser modérément la dérive. Contre le vent et avec le courant, pas d'hésitation, il faut la baisser complètement. Au portant, elle doit être rétractée sous peine de louper spectaculairement ses empannages (virement lof pour lof au vent arrière).

Héritier de la Margot pour la forme de sa carène et des clippers anglais pour sa dérive, l'Espadon, rebaptisé la Capricieuse est invincible en 1852 et 1854. La position de son maître bau sera copiée et exagérée, à tel point que les nouveaux bateaux à force de vouloir être véloces se déséquilibrent vers l'arrière, perdant la maîtrise de leur étrave qui enfourne ou évite dangereusement. Ces inconséquentes élucubrations des charpentiers dureront peu car le "New-York", mouillé à Bougival, plus petit que "la Capricieuse" reprend bien vite une harmonie de forme plus raisonnable et bat régulièrement ses concurrents à partir de 1860.

Les canots d'aviron seront plus encore que les voiliers confrontés à la nécessité de perdre du poids pour gagner des régates. Evidemment on utilise là aussi des bois plus légers que le réglementaire chêne administratif. En plus on réduit audacieusement la hauteur du bordage. Cette technique de construction n'est évidemment valable que sur plan d'eau calme. Quelques canotiers, mal avisés de pratiquer leur sport en estuaire, paieront d'une baignade forcée et d'un déficit de prestige évident leur faible protection face au clapot. La légèreté se gagnera aussi par l'emploi de tissu voire de papier pour ponter la partie supérieure des esquifs. Enfin, ces yoles, puis canots yoles (quinze d'entre eux s'affrontent à St Germain en 1849) gagnent



"la Capricieuse": Le canotage en France, rééd. Le Chasse-Marée - Armen 1991

progressivement en finesse jusqu'à se réduire à un fin fuseau de bois léger et de toile pouvant n'embarquer qu'un seul canotier : le skiff. Cette continuelle réduction du bau des embarcations pose tout de même deux problèmes. La stabilité en souffre et il devient délicat de persuader sa belle amie d'embarquer sur de tels mouille-culs d'une part. La longueur des avirons dépend en proportion directe de la largeur disponible pour les manœuvrer à

l'intérieur du bateau d'autre part. Sauf à forcer le nageur à forcer inconsidérément sur un court bras de levier, plus le bateau est étroit et moins les bois morts sont longs. Essayez, vous verrez. La solution, géniale, vient une fois de plus d'Outre-Manche : la dame de nage est déportée vers l'extérieur par une habile entretoise ou un joli portant que l'on appelle désormais porte-nage.

"Les Anglais sont pressés, ils n'ont pas le temps d'être polis"

Montesquieu



"l'embarquement": Le canotage en France, rééd. Le Chasse-Marée - Armen 1991

On le constate, c'est en infligeant de cuisantes défaites à nos canotiers que la perfide Albion fait avancer l'architecture canotière. Mais, en outre - faut-il l'avouer ? - les Britanniques ne se contentent pas de construire de meilleurs canots, outriggers ou skiffs, il savent mieux manier les bois morts ! Les Parisiens bien sûr ne manquent pas de cœur à l'ouvrage. Il faut les voir vers 1860 frapper l'eau de leurs avirons avec fougue et fureur s'aspergeant au passage pour se rafraîchir et privilégiant un rythme de nage court et frénétique. Les avirons touchent l'eau, effectuent une propulsion rapide, en ressortent presque immédiatement pour claquer au plus vite une nouvelle poussée. L'ensemble ahant par l'équipage et vitupéré par le barreur fournit un beau spectacle, longuement contemplé grâce à la vitesse modérée des embarcations. Las, les British quant à eux, préconisent une nage coulée. A la cadence rapide ils préfèrent de longues propulsions accompagnées par l'ensemble du corps du nageur. Les jambes, affirment-ils, sont aussi importantes que les bras même si les sièges ne coulissent pas

encore. La vitesse se mesure alors par la longueur de remous séparant deux coups de pelle sur la surface de l'eau. Une bonne embarcation peut ainsi voir le premier rang de nage plonger ses avirons dans le remous du cinquième rang et filer en souplesse loin devant les infortunés frénétiques.

Il faut hélas en convenir, les anglosaxons se sont montrés pour une fois supérieurs. Mais c'est sans doute là leur seule spécialité. Il arrive, après l'effort, que les sportifs rejoignent les baigneurs et, démontrent la légendaire supériorité française quant à la chose galante. L'intimité de l'amour forme d'ailleurs un rempart à notre réputation en la rendant invérifiable. C'est à la Grenouillère que vont les grivois. Le lieu est ainsi nommé par analogie aux cuisses des dames galantes monnayant leurs charmes aux alentours des bains. Il est bien connu que les français sont grands amateurs de cuisses de grenouilles et c'est sans doute ce qui les attire en masse vers le "camembert", aujourd'hui disparu, autour duquel on se pressait à la nage.



"La Grenouillère de l'île de Croissy, Près Bougival", 1869 - Antony Morlon

*"C'était un établissement de bains presque enseveli dans la verdure, un coin charmant et champêtre où des messieurs en gants frais, auprès de dames enquirlandées, mettaient toute la gaucherie ridicule des élégants à la campagne."
Guy de Maupassant.*



"Torse, effet de soleil", 1875 - Pierre-Auguste Renoir

Les toponymes d'usage sont évocateurs : île de Saint-Caleçon, Cap des torses nus (premier lieu de naturisme connu dans l'histoire). Ils ne sont pas faits pour attirer les moines bénédictins mais plutôt pour expliquer clairement pourquoi l'on y danse si gaiement, pourquoi l'on y boit autant et pourquoi les buissons s'agitent et murmurent si souvent. Cette joyeuse débauche n'intéresse pas seulement le petit peuple. Monet, Renoir et bien d'autres impressionnistes font à la grenouillère leurs premières études de lumière. Maupassant y passe de délicieuses heures à trouver sa muse. L'Empereur, lui-même y fait une visite surprise par une belle journée de juillet 1869 à bord d'un yacht à vapeur, "le Puebla".

Et c'est sans doute là la magie de Chatou en 1870 : nantis et modestes pouvaient s'y rencontrer le temps d'une bel après-midi d'été avant de s'ignorer à la ville voire de se massacrer à la Commune.

Mais nous verrons cela plus tard...

Benoit Taiclet

Une histoire de VAURIENS

Tous ceux qui ont navigué en Vaurien se souviendront de Gabriel Besnard qui nous a quittés en 1998 à 88 ans.

Installé à Maisons-Laffitte où il se lance dans la fabrication de Grondins et de Bélougas il rencontre l'architecte Jean-Jacques Herbulot ainsi que le visionnaire Philippe Vianney. Tous deux avaient inventé le Vaurien. Véritable révolution, ce premier dériveur construit à partir d'un seul panneau de contre-plaqué collé allait démocratiser la voile en France en étant très rapidement adopté par les écoles de voiles, les centres et les maisons de jeunes.

Gabriel se lance dans la fabrication de cette "caisse à savon". Les quelques milliers de Vauriens sortis des Chantiers Besnard furent au cours des vingt années qui suivirent parmi les plus beaux de la série, mariant parfois deux essences de bois différentes façon ébénisterie. Les chantiers Besnard reçurent à l'époque les distinctions honorifiques du milieu régatier qui était en ces années là très dynamique. On chargeait un Vaurien sur le toit d'une 2CV et vogue la galère, on n'hésitait pas à aller régater sur la Meuse à Liège ou en Italie sur les lacs.

Les chantiers ont eu, au plus fort de la production, jusqu'à quinze ouvriers et, en plus de la France, les bateaux étaient expédiés en Italie, en Allemagne et en Belgique.

Cette activité se poursuivit en s'amenuisant jusqu'en 1980 date à laquelle Gabriel fit une heureuse conversion de retraité bienheureux dans le compagnonnage des sculpteurs sur bois, sous le pseudonyme de "Gabriel coeur fidèle".

**Document rédigé par Francine Clavier
(fille de Gabriel Besnard).**

De nombreux vauriens ont animé les plans d'eau de la Seine.

Sequana et notre Feuille à l'Envers se devaient de rendre un chaleureux hommage à Gabriel Besnard.



"La 2 CV de Gilles", départ pour une régates. Ph. Outin



Carte postale publicitaire le Chantier du "Vaurien".



"Régates à Carrières-sur-Seine", 1960.

Ph. Guignard

Répertoire Sequanais

Musique de
Guy Lafarge
Paroles de
Flavien Monod
et
Guy Lafarge

GRAND PRIX DE LA CHANSON FRANÇAISE 1986
Prix Edouard PÉPIN - Prix de la S.A.C.C.M.

LA SEINE

VALS CHANTÉE

Paroles de
Flavien MONOD
& Guy LAFARGE

Musique de
Guy LAFARGE

Mt de Valse
A 3/4

COUPLET

De Chat - se - les à Sé - ry - Et non la - ment voye - e -

REFRAIN

Elle trône d'Is en Is,
C'est en sa gloire,
Elle ouvre ses bras douces
Au vent de son front -
Indifférente aux Angles
De la Seine de Paris
Elle court vers les étoiles
Des étoiles de Toulouse!

REFRAIN

Elle trône, c'est en Is,
C'est en sa gloire,
Elle ouvre ses bras douces
Au vent de son front -
Indifférente aux Angles
De la Seine de Paris
Elle court vers les étoiles
Des étoiles de Toulouse!

REFRAIN

Elle trône, c'est en Is,
C'est en sa gloire,
Elle ouvre ses bras douces
Au vent de son front -
Indifférente aux Angles
De la Seine de Paris
Elle court vers les étoiles
Des étoiles de Toulouse!

Copyright MICHELLE le
Moulin de la Vallée
11, rue d'Alsace, Paris (75)

LA FEUILLE A L'ENVERS

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

Editeur : Association SEQUANA domicilié 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, Edmond, Benoît, Guy d'Houilles, Jean et tous les autres...

Correctrice : Violette Eskenazi

Mise en page : Kareen Sontag et Marie-Sophie Besson

Photos : tout le monde

Iconographie : Isabelle Outin

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 Membros actifs 250 F Associations 500 F Bienfaiteurs

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