

# LA FEUILLE À L'ENVERS

LA FEUILLE À L'ENVERS



Suzanne attend ses passagers sur la Mayenne. 2009.



En haut : Roastbeef au mouillage à Chatou. 2009. En bas : Les yoles sur la Mayenne. 2009

## ÉDITORIAL

Je ne suis pas familier du calendrier chinois, mais pour nous 2009 est l'année du *Porc-épic*. Ce chantier, commencé il y a 2 ans, s'est achevé par la mise à l'eau en juin de ce monotype de Chatou, le plus ancien, chez Sequana. Une semaine après nous commémorons les 80 ans du départ du CNC pour les Mureaux, avec l'YCIF, propriétaire de *Porc-épic*.

Même si ça n'est pas encore tangible pour beaucoup d'entre vous, 2009 restera comme une année de transition. Nous avons créé une collection unique en France. Il est temps désormais de se préoccuper de la faire connaître, voire de l'exposer. L'aménagement de notre site se poursuit, lentement mais sûrement. Le nouvel auvent sera pleinement opérationnel dans quelques mois. Nous avons expérimenté un mouillage devant le restaurant Fournaise, pour que nos

bateaux soient admirés à l'endroit où ils se trouvaient il y a 100 ans. La totalité de notre collection de yoles et de canoës a été photographiée par un professionnel (merci Vincent) pour être accessible par le portail *Joconde* du ministère de la Culture. Quand nous avons vu plus de 30 rescapés alignés dans le gymnase sur notre île, même pour ceux d'entre nous qui les connaissions tous, cela a été un choc... Nous travaillons sur la pérennité de notre fonds, en collaboration avec la

## ÉDITORIAL

mairie de Chatou, au travers d'une donation d'une partie de ce fonds. Nous étudions également plusieurs solutions pour assurer des visites du hangar dans de bonnes conditions matérielles et historiques. Ces projets sont souvent bien plus longs et difficiles que ceux que nous menons lorsque nous reconstruisons ou restaurons un bateau. Il est encore trop tôt pour vous en faire part en détail, mais ce sera pour le prochain numéro. Ces chantiers sont aussi importants pour Sequana que ceux des 20 ans qui ont précédé. Car nous aurons 20 ans, quasiment jour pour jour, lors de notre prochaine assemblée générale. La roue tourne tranquillement, et il est temps de passer de l'ère des fondateurs à celle des développeurs... pour que le travail colossal accompli jusqu'à maintenant ait un sens. Merci à vous qui avez rendu cela possible et merci à vous qui continuerez à le faire.

## SOMMAIRE

Éditorial .....	1
Les brèves .....	2
Le Pertuis de Bezons .....	3
La République Libre du Canotage .	8
La restauration de <i>Porc-épic</i> .....	9
Jean Chevalier .....	13
La descente de Seine .....	14
Le Lark, monotype de Dinard.....	15
Conservation du patrimoine.....	17
Le vernis craque .....	19
De la forêt à la plaisance .....	19
Histoires d'Urs .....	20
Blanche Neige en Helvétie .....	20

## ON EST HEUREUX !



## LES BRÈVES

D'aucuns se demandent souvent ce que l'on peut bien faire à Sequana. Nous répondons bêtement que l'on restaure des bateaux anciens, des bateaux à l'aviron, à voile, à moteur et même à vapeur ! Mais nous faisons bien d'autres choses à Sequana : petite démonstration en quelques photos prises sur le vif les premiers dimanches du mois ...

### ON SOUDE !

Guy d'Houilles et Kiki la soudeuse restaurent la vieille remorque à yoles.



### ON PIOCHE !

François, Henri et Yvon préparent le terrain pour planter nos vignes sur le territoire de la République Libre du canotage (cf. article page 17). La première cuvée est prévue pour 2012 ...



### ON COUVE !

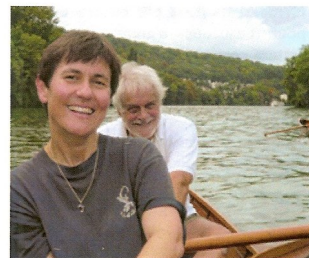
Aux dernières nouvelles l'accouchement s'est bien passé, les cinq « cygnaux » et leurs parents vivent plutôt côté Carrières sur Seine.



### ON FAIT DE LA GYMNASTIQUE !



Euh, comment dire ? Kathy et la grande Sophie changent de position avec élégance... Ne riez pas, ce n'est pas si simple.



Kareen, Marie-Pierre et Charles rament,...

## LE PERTUIS DE BEZONS, SES ÎLES, SES BORDS DE SEINE



Le barrage à aiguilles du pertuis de Bezons en 1839.

### I. AU XVII<sup>E</sup> : LA SEINE LIBRE ET SAUVAGE

#### Les crues, les îles

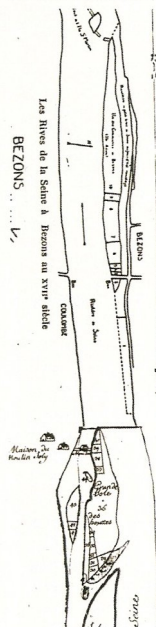
Dans son état naturel, la Seine variait en fonction de son débit, coulant à plein bord lors des crues hivernales, mais le plus souvent, et surtout en été, laissant à découvert de larges grèves sableuses et vaseuses. L'alternance des fortes crues et des étiages atteste l'importance du mouvement des eaux. D'une année à l'autre apparaissaient des îles, des *javiaux*, (dépôts de sable ou de limon dus aux débordements) ; d'autres étaient recouvertes, ce qui rendait difficile le travail des marinières, contraints d'*alarguer* (manœuvre qui consiste à s'éloigner d'un endroit dangereux, haut-fond, récif).

On comptait environ dix-neuf îles entre l'île d'Argenteuil et l'île Pourette du Pecq<sup>(1)</sup>. Le bassin d'Argenteuil se terminait au niveau de Bezons rive droite et Colombes rive gauche. Au sud-ouest, près de Nanterre s'étendait l'île Monthory ou île Saint-Martin, ou île de la Morue, ou encore île aux Anglais. Une partie de cette île appartenait à Bezons, notamment au niveau du bout de l'île et du pertuis naturel<sup>(2)</sup>.

Plusieurs îles émergeaient du fleuve à Bezons. L'île Adam ou île de la Commune se trouvait en amont de l'île Saint-Martin, séparée de la berge par un petit bras de Seine.

(1) le nombre et la forme des îles se modifiant, les cartographes sont dans l'impossibilité de les représenter (Cahiers de la Batellerie n°25)

(2) pertuis naturel : étranglement du chenal qui produit une accélération du courant



#### L'île Marante ou île du Moulin Joli

Au niveau de Colombes et d'Argenteuil, en aval de l'île Saint-Martin, se trouvaient les îles de la Grande Houtte et de la Petite Houtte, ainsi qu'une îlette. Toutes trois font partie aujourd'hui de l'île Marante.

Au XVIII<sup>e</sup> s., l'île était encore un des endroits de lieu de plaisir. Le site était enchanteur : son propriétaire, Monsieur Watelet avait tout transformé. L'île que l'on gagnait par un ponceau reposant sur douze batelets, garnis de fleurs et d'arbustes en caisses, était abondamment pourvue en ruines gothiques, rochers, obélisques, pagodes, grottes, cascades, cabinets de verdure. Le clou était le «Moulin Joli» avec sa grande roue et sa parure de lierre<sup>(3)</sup>. Des bergers et des bergères avec leurs moutons accueillaient les invités de Watelet. Turgot, Diderot, Condorcet, Choiseul. Le Roi Louis XVI en personne et Marie-Antoinette s'y promènèrent à maintes reprises.

(3) l'emplacement tira son nom d'un moulin à eau remontant au XVI<sup>e</sup> s., installé sur le bras formant dérivation, rasé en 1811 sur ordre du Préfet de police.



Le Moulin Joli. (illustr. centrale)

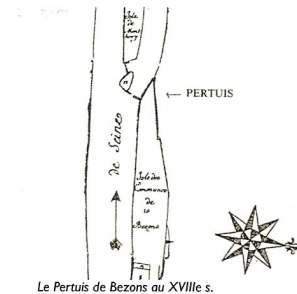
M. Watelet. 1718-1786

## La foire de Bezons

Revenons à l'île Adam. Lors des crues, le petit bras de Seine débordait dans les terrains voisins, les bords de l'île étaient incertains surtout du côté du bac, alors très fréquenté car seul moyen de franchissement du fleuve. D'un commun accord, la population remblaya le lit du ruisseau coulant derrière l'île Adam.

Sur cet emplacement avait lieu la foire de Bezons. Claude BAZIN, seigneur de Bezons, membre de l'Académie de France, avait obtenu de Louis XIV, le privilège de transformer la fête de la Saint-Fiacre en fête annuelle qui devint l'une des plus célèbres de France.

De magnifiques carrosses dorés s'y rendaient en traversant la Seine par le bac. Bezons n'était pas un village riche, mais le trafic avec la capitale était si important entre la capitale et les villes de l'ouest qu'il y fut construit un pont de bois en 1678, en même temps que ceux de Chatou, de Courbevoie et du Pecq.



Le Pertuis de Bezons au XVIIIe s.

*Vive la fête de Bezons  
On y danse,  
En cadence,  
Sur le gazon  
L'amour y fait un doux commerce  
Fille qui tombe à la renverse  
N'a pas plus mauvais renom  
Vive la foire de Bezons.*

## La navigation

La navigation sur la partie de la Seine qui arrose Bezons était très difficile près de l'île Saint-Martin : les différences de niveau causées par les crues ou la sécheresse étaient telles qu'elle s'en trouvait parfois suspendue. On aménagea le pertuis : il laissait un passage étroit pratiqué dans le fleuve au moyen de *batardeaux*. Lorsque les eaux étaient hautes, la navigation se faisait par le bras de Seine qui longe Nanterre. Lorsque les eaux étaient basses, les bateaux passaient aisément par le pertuis par suite de peu de différence de niveau. Lorsque les eaux étaient moyennes, la hauteur de la chute et la violence du courant rendaient la montée dangereuse.



Le bac de la Foire de Bezons.

## 2. AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE : LA MACHINE DE MARLY ET LE PERTUIS DE LA MORUE

### La machine, le pertuis et la navigation

En 1684 Louis XIV fait construire la Machine de Marly pour l'alimentation en eau de Versailles.

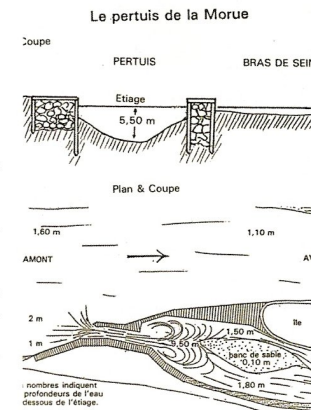
Pour pomper l'eau et constituer une chute motrice, il faut canaliser le fleuve afin d'obtenir un niveau plus élevé. D'un côté on creuse et on élargit le bras mort au niveau de Croissy pour détourner la navigation, de l'autre, dans le bras de Rueil, on dirige le flot en soudant plusieurs îles entre elles.

Rennequin Sualem, charpentier belge, analphabète mais expérimenté, réalise la machine. Il réunit toutes les îles en amont pour former un bief de 10 kilomètres, provoquant à Marly une chute de 2,50 m. Sur le bras de Croissy, il construit le pertuis de La Morue, d'un dénivelé de 0,60 m, entre des quais maçonnés pour permettre le halage. Pendant 150 ans, cela sera le seul passage pour la navigation, le plus redouté, le plus terrible de la Basse-Seine.

### Le personnel du pertuis

Le personnel du pertuis se composait d'un chef aidé de quatre garçons exercés à la manœuvre des chevaux montants. Les chevaux de halage des bateliers ne suffisant pas à vaincre le courant, les paysans louaient leurs chevaux inoccupés ; la journée leur était payée qu'ils fussent employés ou non. La force du courant était telle qu'on attelait trente à quarante chevaux à un seul bateau. Si par malheur le passage était manqué les bateaux risquaient de s'échouer ou de se briser. Quant aux chevaux, ils étaient entraînés et se noyaient. Les charretiers avaient sur eux dans une gaine de cuir un couteau

affilé pour couper le câble. Un procès-verbal était alors dressé à la commune de Bezons.



### Procès verbaux

Procès verbal concernant un bateau bloqué au pertuis de la Morue le 23 mai 1813 :

*le 23 mai 1813,  
par devant François-Marie Colar, adjoint spécialement délégué par Monsieur le Général Comte maire de la commune, s'est présenté Jérôme-Philippe Dubourg, marinier, venant de Rouen, département de Seine-Inférieure, conduisant le bateau nommé le Père de Famille, chargé de farine et de sel pour le compte des neveux Goubeau et autres négociants de Rouen, lequel nous a déclaré qu'arrivé à Bezons le 19 de ce mois avec dessein de continuer sa route, il a été retardé par les grands vents d'aval et les eaux basses et obligé d'attendre jusqu'à ce*

jour qu'on baisse les pelles de la machine de Marli, laquelle déclaration il nous a faite en présence de Nicolas Philippe Borde, maître de pertuis de la Morue et Maître Morel, maître du pont de cette commune, qui nous ont certifié le fait.

Lecture faite, le déclarant et les témoins ont persisté à affirmer la vérité du présent et demandé expédition pour leur [...] et valoir ce que raison et signé avec nous.

**Demander que l'on baisse les pelles de la machine de Marly était le principal moyen pour réduire le dénivelé du pertuis.**

Procès verbal en amont de la Morue

L'an mil huit cent trente cinq, le dix neuf décembre deux heures après midi, étant comparus Grandevant adjoint au maire de Bezons, le sieur Masy, maître marinier de Mons (Jemmapes, Belgique) et Bouffet Louis, pilote de bateau, nommé La Violette, chargé de charbon de terre destiné pour la capitale, lesquels nous ont déclaré qu'arrivés à la Morue, pertuis de Bezons, ils ont requis le chef du pertuis pour monter le dit bateau de suite. MM. Jean-Baptiste Borde, Jean-François Bodin et François Gonord, aides dudit pertuis, se sont rendus pour monter le bateau sus nommé à la manière accoutumée sans bagage, mais qu'à la distance de 150 m en amont dudit pertuis, les sieurs Masy et Bouffet se sont aperçus que leur bateau faisait eau ainsi que les aides qui étaient à bord ont appelés à leur secours plusieurs habitants de la commune ; et que



malgré tous leurs efforts ils n'ont pu empêcher le naufrage du dit bateau, qu'il est à croire que c'est le frottement et le reflux de l'eau qui auraient pu seuls endommager le bateau.

Procès verbal d'un sinistre de bateau

L'an mil huit cent trente six, le douze mars, nous maire de la commune de Bezons, canton d'Argenteuil (seine et Oise) sont comparus les sieurs Alexandre Ferret contre-maître de bateau le Fort Louise chargé de fagots, bois de sciage, cotterets, charbon de terre, destiné pour La Villette, appartenant à MM. Desmarais Frères, maîtres mariniers et voituriers par eau de Compiègne à Paris, et Joseph Vreque, pilote et François Gravier, Jules Blondeau, tous deux charretiers de bateau à Maisons (Seine et Oise), lesquels, le dit jour étant arrivés au pont de Bezons,

ils ont monté le pont d'après l'usage ordinaire ; mais que, presque franchi le passage, le vent était si fort qu'il a pris le derrière du bateau et l'a jeté d'une rapidité extraordinaire sur un tambour à peu de distance en amont du pont, le pilote et l'équipage ayant de suite fait arrêter les chevaux, cela n'a pas empêché le bateau de se briser sur le tambour, les habitants du village qui ont entendu l'équipage appeler au secours s'y sont rendus, mais malgré tous les efforts on n'a pu empêcher le sinistre.

Beaucoup de bateaux traversaient au pertuis de La Morue, il n'y avait pas d'autre moyen.

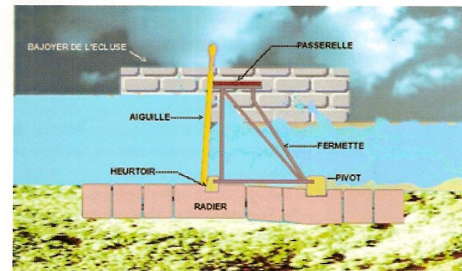
**La construction du barrage à aiguilles de 1839 porta un coup fatal aux revenus des paysans de Bezons.**

### 3. AU XIX<sup>E</sup> SIÈCLE : L'ÉCLUSE DE MARLY

#### L'épi mobile de Bezons

En 1836, Charles-Antoine-François Poirée, ingénieur de la Haute-Seine, présente un mémoire pour la construction de l'écluse de Marly (aujourd'hui écluses de Bougival) et de l'épi mobile de Bezons. Les travaux seront terminés en 1840, mettant fin à 150 ans d'utilisation du pertuis de la Morue. Charles Poirée avait mis au point ce type de barrage, "épi mobile" ou "barrage à aiguilles". Ce barrage était constitué de fermettes métalliques, espacées d'un mètre, articulées sur un seuil maçonné au fond de la rivière<sup>(5)</sup> et supportant une légère passerelle, permettant de disposer verticalement des aiguilles de bois de 10 à 12 cm de section, plus ou moins serrées les unes aux autres, pour régulariser le débit de la rivière.

À Bezons ces fermettes mesuraient 2,20 m de haut ; elles furent portées à 3,30 m en 1867. L'intérêt de ce barrage était sa mobilité : en période de crue, il pouvait disparaître totalement, une fois



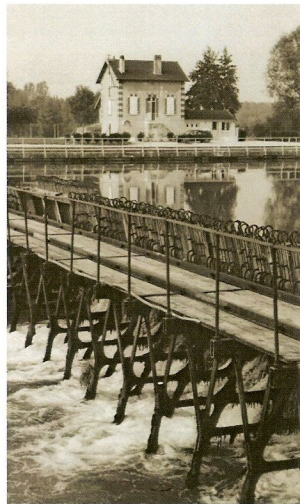
les aiguilles retirées et les fermettes repliées. Le chef barragiste dépendait des Ponts et Chaussées. Il était relié par télégraphe au bureau central de navigation du quai Malaquais à Paris. C'est précisément au barrage de Bezons que Guy de Maupassant qui logeait alors chez Poulain au pont de Bezons, apprit la mort de Flaubert en 1880.

En 1928, le barrage de Bezons fut remplacé par celui de Chatou, qui lui-même

sera remplacé en 2010 pour faire place à un nouvel ouvrage plus moderne et plus respectueux de l'environnement (cf. encadré page suivante).

En 1967 furent créées les écluses à grand gabarit de Chatou, rendant à la navigation ce bras de Seine entre Bezons et Croissy.

(5) Les fermettes peuvent être affalées latéralement au fond de la rivière libérant ainsi le lit de tout obstacle en période de hautes eaux.



Démontage du barrage en période de crue.

#### 4. AU XX<sup>E</sup> SIÈCLE : RESTAURANTS ET BORDS DE SEINE

##### Les restaurants riverains

Le bout de l'île Saint-Martin était très fréquenté par les promeneurs et les canotiers. Dès 1877 on y trouve Charles Loisel, restaurateur marchand de vin, marié à Anathalie Contesenne. Ce restaurant devint ensuite Robinson, du nom de son propriétaire, André Robinson. Il passa ensuite aux Favé. Nous avons connu Madame Favé, petite fille du restaurateur, qui habitait encore dans l'île une petite maison coquette dont le jardin potager était entretenu à la perfection par son petit-fils.

Remontons le temps dans le manuel Roret *Le canotage par un loup d'eau douce* en 1845.

« Les canotiers s'arrêtaient chez Josse à Bezons et chez Thévenot, aubergiste et receveur du pont. »

Sur la rive côté Bezons, en dehors de Poulain au 22, on trouvait au barrage en 1846 :

- Auguste Levanneur, pêcheur,
- Eugène Costes, chef barragiste, dix ans plus tard en 1856 :
- Pierre Cannoville, barragiste.
- Éloi Mourrier, aubergiste,

et en 1876 :

- Auguste Levanneur, marchand de vin.

Sur les cartes postales du début du siècle on voit très bien deux guinguettes restaurants. En aval le restaurant Levanneur «Au petit Robinson», puis le bâtiment imposant du barrage, et «Les Tilleuls» dont il restait encore des vestiges en 1987.

L'industrialisation de ce quai de Seine

lui a fait perdre son charme : quand Jean Renoir voulut tourner «Un dimanche à la campagne» en 1936, il trouva le site défiguré et préféra aller tourner à Moret-sur-Loing.

Les restaurants disparaîtront au XX<sup>e</sup> siècle, Robinson après la crue de 1910, et d'autres après la suppression du barrage à aiguilles. Seul plus loin, Lemaire, dans l'île Fleurie, fonctionna jusqu'à la dernière guerre.

##### Guy de Maupassant

Guy de Maupassant fréquentait Le Robinson. Dans « Une partie de campagne », les deux canotiers se donnent rendez-vous « Au petit bois de l'île aux Anglais » sous le chemin de fer de la ligne Paris-Rouen construit par les Anglais. L'un va jusqu'au Robinson, pour désaltérer sa canotière.

Maupassant et ses copains <sup>(6)</sup>, la bande de « Mouche » se fixent en retrait à l'auberge Poulain, au pont de Bezons (disparue de nos jours).

L'enseigne portait :

Restaurant Poulain,  
Matelotes et fritures,  
Cabinet de société,  
Bosquets et balançoires.

Dans «La partie de campagne» Guy de Maupassant montre l'auberge blanche plantée au bord de la route ; il y a toutes sortes de bateaux de location, les plates, les skiffs, les périssoires, les gigs...



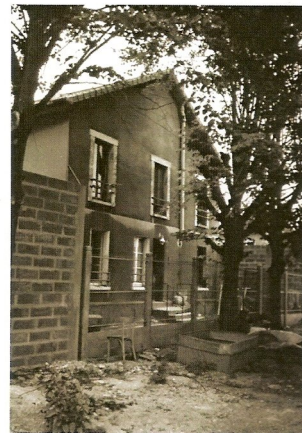
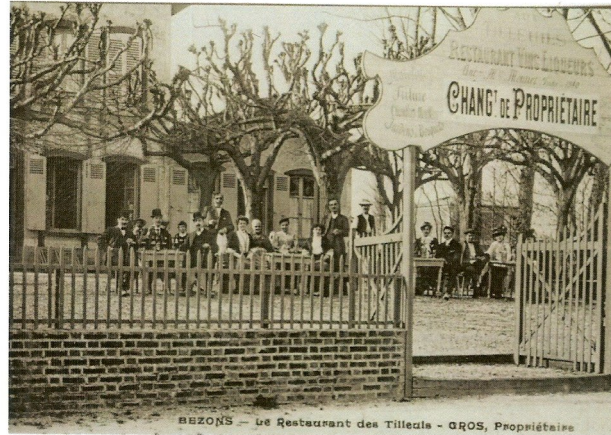
Barrage de Jaulnes, Seine-et-Marne.

Le projet de reconstruction du barrage de Chatou actuel comportera un barrage mobile, dont la bouchure est équipée de trois clapets manœuvrés à l'aide de vérins hydrauliques. Chaque passe pourra être équipée de batardeaux flottants pour inspection et entretien. Une passerelle dégagant le tirant d'air de navigation reliera la rive droite de Chatou à l'îlot central de l'écluse. Sur l'îlot central seront construits une passe à poissons à large spectre ainsi qu'un bâtiment technique de commande.

Après mise en service du nouveau barrage mobile, l'ouvrage ancien sera désaffecté puis démonté pour dégager la voie d'eau aval,

Y passent parfois des podoscaphes...  
 Il y a les bateaux de Guy, de Léon Fontaine, de Robert Pinchon., des yoles aux noms câlins comme « Un rire de fille ».  
 Guy de Maupassant avait baptisé sa flottille... L'Étretat, un petit dériveur qu'il avait fait construire à Rouen, la *Feuille de Rose* et le *Bon Cosaque*. Cette tribu s'appelait : « Les Gars de Bezons » par opposition aux « Gars de Chatou ». Les deux bandes ne se querellaient pas, elles différaient, voilà tout ! Les Gars de Bezons bâfraient, buvaient du punch au rhum, mettaient les yoles à l'eau de nuit et bramaient des vers, ce que ne faisaient pas les Gars de Chatou.

(6) Parmi la bande de copains, il y avait Léon Fontaine, un malin très malin, surnommé « Petit Bleu », un des plus anciens amis de Guy de Maupassant, Robert Pinchon, dit « La Toque » que Maupassant avait connu par l'intermédiaire de son cousin Lepoitevin, tous deux condisciples au lycée de Rouen.



Le Petit Robinson. 1987.

## 5 - AU XXI<sup>E</sup> SIÈCLE : ON EN PARLE DANS LA PRESSE !

Revenons à nos jours. La Seine a remodelé ses rives et ses îles depuis toujours. Il est naturel que les Canotiers retrouvent à l'extrémité de l'île Monthory les vestiges du barrage de la Morue, et y célèbrent la déesse Sequana.

### Revue de presse :

La revue du *Chasse-Marée* d'octobre 2008 publie un article sur la « République Libre du Canotage ».

Dans la revue *Bateaux* de janvier 2009, sous le titre "Le canotage, pavillon haut", on lit :

"Ce sont des fiers-à-bras, l'association des canotiers de la Seine est repartie à la conquête de son espace vital ; le fleuve. Après 107 ans d'absence, ses deux groupes historiques, les *Flambards* et *Chicards*, regroupant une centaine de canotiers, ont

pris d'assaut l'île *Crapaud*, en amont de celle des *Impressionnistes* (*Chatou*, *Yvelines*). Aussitôt ils ont hissé le pavillon et adopté une constitution puis nommé un gouverneur provisoire de l'île, alerté le préfet a préféré laisser faire".

C'est après consultation d'archives et de livres que nous avons évoqué les bords de Seine à Bezons. Toutes recherches complémentaires, complétant ou rectifiant notre article seront les bienvenues.

Isabelle et Gilles OUTIN



Le petit édicule, vestige du barrage à aiguilles.

### Sources :

- Archives de la ville de Bezons,
- Voyage insolite dans la banlieue de Paris par J. Prastea
- Histoire de Chatou par J. Bisson de Barthélémy,
- Scénario d'Une partie de campagne, de Jean Renoir, 1936
- Revue *Bateaux*, janvier 2009
- Revue du *Chasse-Marée*, octobre 2008
- *Cahiers de la Batellerie* n°2 et n°25
- *Histoire de Carrières-sur-Seine*, L. Jouan
- *Feuille à l'Envers* n°15
- *Bezons à travers les âges*
- *Bezons*, par Jules Soubrane

## LA RÉPUBLIQUE LIBRE DU CANOTAGE

SAMEDI 21 JUIN 2008 LES CANOTIERS DE LA SEINE SONT PARTIS À LA CONQUÊTE DE LEUR TERRITOIRE :

LA « RÉPUBLIQUE LIBRE DU CANOTAGE ». APRÈS PLUS D'UN SIÈCLE D'ABSENCE, LES FLAMBARDS ET LES CHICARDS DU BRAS DE MARLY, SOIT UNE CENTAINE DE CANOTIERS, ONT RAMÉ AVEC LEURS EMBARCATIONS DEPUIS RUEIL-MALMAISON ET CHATOU POUR REPRENDRE PIED SUR L'ÎLE DU CRAPAUD, EN AMONT DE L'ÎLE DES IMPRESSIONNISTES ET DE SA GRENOUILLÈRE.

CHASSÉS DE LEUR RIVIÈRE SOUS UN PRÉTEXTE FALLACIEUX PAR UNE ORDONNANCE IMPIE DU BADINGUET DE SERVICE, À L'ÉPOQUE EMPEREUR DES FRANÇAIS, LES CANOTIERS ONT PROCLAMÉ SOLENNELLEMENT LEUR CONSTITUTION DONT UN EXEMPLAIRE A ÉTÉ DÉPOSÉ EN CES LIEUX.

POUR DES RAISONS ÉVIDENTES, LA LISTE DES MEMBRES DU GOUVERNEMENT EST TENUE SECRÈTE.

*Exhortation prononcée à la déclaration de la République Libre du Canotage le 21 juin 2008 par le Ministre chargé de la Culture, des barriques et de la tirette à bière.*

« Soyez jeunes, ô jeunes gens !  
et menez votre jeunesse dans les prairies,  
dans les forêts, sur l'onde et sur ses rives,  
- livrez-vous à ces exercices qui fortifient  
l'âme et l'esprit en même temps que le  
corps ; celles de vos belles journées passées  
dans les salons, dans les théâtres, dans les  
cafés, à la Bourse, meurent et ne renâ-  
tront plus ; celles qui se sont passées aux  
champs refleuriront tous les ans dans les  
boutons d'or et les pâquerettes des prés.  
C'est parmi les compagnons de ces plaisirs,  
de ces exercices, que vous lierez des amitiés  
franches, durables, que vous retrouverez  
toute votre vie.

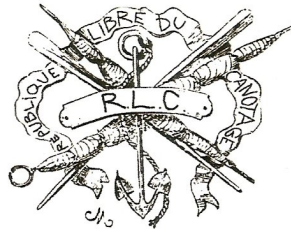
- Parce que là seulement on ne joue pas de  
rôle, on est soi-même, on se livre à tous les  
bons instincts sans restrictions ni contrainte.  
- Parce que là les distinctions de la force, de  
l'adresse, du courage, l'emportent sur celles  
de l'argent.

- Parce que là on est vraiment jeune, on est  
vraiment bon.

- Là, on montre son visage – avant d'adop-  
ter le masque que l'on mettra plus tard  
dans le monde. »

Alphonse Karr, Juin 1856.

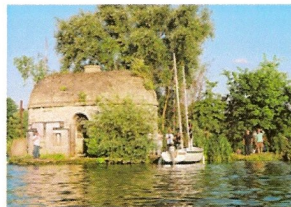
### Le blason



Acclamation des élus. Vanessa, tu n'es plus avec nous mais ton action comme ministre adjoint de la culture a été déterminante pour la vie de notre République !



Exhortation avant le combat.



Notre Territoire accueille avec tolérance les canotiers de Rueil et de Chatou

### Les vignes du Dôme



Par un matin pluvio-neigeux, après avoir embarqué sur deux nefs nos précieux arbrisseaux sarmenteux. Nous partîmes quatorze et par un prompt renfort, nous fumes quinze en arrivant au Dôme. Là nous attendaient deux amis, concitoyens Rueillois. Sitôt yoles et *Dénicheur* arrimés, nous nous mimâmes à l'ouvrage, qui aux excavations de plantations, qui aux toilettes du « Palais Présidentiel ».

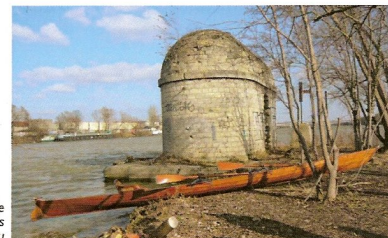
La cérémonie « plantation du vignoble » fût empreinte d'une émouvante simplicité. Un jeune Séquanais, élu par l'assemblée, œuvra avec toute solennité digne de l'événement. Après les agapes de clôture de la cérémonie, nous nous attaquâmes à l'opération « toilette » :

Grattage des œuvres d'art sur l'extérieur de nos vénérables murs et essartage partiel de la partie supérieure du « Palais ». Cette coupe lui conféra, avec ses plumets résiduels (un sur le front et deux sur l'occipital) une allure iroquoise du plus bel effet.

Pendant le toilette certains Séquanais firent la fumante démonstration qu'il est pratiquement impossible de mettre à feu le Palais.

Bravant la tempête nous rentrâmes au port ou nous pûmes banqueter comme l'exige la coutume.

Charles, Un des coiffeurs pour dôme





## LA RESTAURATION DE PORC-ÉPIC

*Si je ne l'avais pas vérifié en rédigeant cet article, j'aurais eu du mal à croire que la restauration de Porc-épic a débuté le 1er juillet 2007... Plus de deux ans se sont écoulés, et nous avons quasiment terminé.*

*Monotype de Chatou N° 3 de la série, construit en 1908 chez Giquel à Rueil, classé à l'inventaire des monuments historiques, Porc-épic nous "parlait" à deux titres. C'était le plus ancien Monotype de Chatou connu, et il avait été construit sur nos terres. L'YCIF nous a contacté pour envisager une collaboration, en se basant sur nos expériences précédentes avec Nymphée et Quod Amo.*

*Donc, le 1er juillet nous nous retrouvons dans le hangar de l'YCIF, aux Mureaux, pour examiner Porc-épic. Inscrit "navigant" sur l'inventaire des monuments historiques, Porc-épic ne présentait pas toutes les caractéristiques requises pour mériter ce qualificatif quand nous l'avons examiné, sous la conduite de Jim Bresson...*

*Grosso modo, tout le puits de dérive était manquant, ainsi que la moitié des fonds.*

*Le cockpit et le pont avaient l'air en bon état, malgré quelques barrots cassés. La voile était manquante ainsi que la dérive et une partie des espars. Un bref dépoussiérage du bordé suivi d'un sondage "à la pointe du couteau" nous a rassuré sur l'état des bordés survivants. Jim a établi un constat en bonne et due forme, transmis à l'YCIF.*



### Premier constat

Porc-épic ne présente pas de déformation flagrante qui frappe la plupart des embarcations en bois de construction classique entreposées à sec pendant une longue période de temps. Les pièces d'ossature, le bordé, les membrures et les barrots ne présentent quasiment pas de pourriture sèche et ne sont pas attaqués par la vrillette ou autre parasite.

Le bateau demande un nettoyage et un décapage minutieux.

Après examen du bordé, visiblement en acajou, on constate que :

- Le galbord, le ribord et la troisième virure présentent un grand nombre de manques des deux bords.
- Les aboutissements du bordé présentent des réparations dont la répartition et la solidité sont à revoir. Au total quelques vingt mètres linéaires de bordé sont à restaurer. La plupart des morceaux sont manquants.



- Beaucoup de membrures en acacia ployé sont fendues ou cassées à la perpendiculaire du fil du bois. Au total presque la moitié des membrures est à changer.
- Le puits de dérive est manquant et les joues qui constituaient sa base ont été

coupées sur l'avant du bateau à la normale du début du puits, juste à la commissure de la quille.



- La marotte, le tableau arrière ainsi que la quille sont visiblement en bon état.
- Le pont latté et entoilé est dans un état général plus que satisfaisant. L'entoilage est à changer une fois les cordons et l'accastillage déposés.
- L'étambrai présente des traces de pourriture superficielles au passage du mat.



- Les serres bauquières, les barrots et barrotins sont en bon état général et peuvent être conservés.
- L'intégralité de la structure du pont peut être sauvée.
- Les fixations des cadènes ainsi que les anneaux de levage sont à examiner afin d'être certain de leur solidité.

- L'accastillage de pont est à déposer et examiner.
- La dérive est manquante, mais le safran est en bon état.
- Les finitions et peintures sont à refaire dans leur intégralité.
- Le gréement, mat et bôme sont à nettoyer et vérifier, le pic est manquant et devra être re-fabriqué.
- Il n'y a plus trace de la voile.

Ce constat préliminaire a servi de base à la demande de subvention présentée par L'YCIF à la DRAC qui a décidé de subventionner une partie du coût de la restauration de Porc-épic.

Nous avons donc accepté de prendre Porc-épic en pension à Chatou pour le rendre à la Seine qui l'avait vu naître.

Le temps de mettre au point une convention encadrant la restauration et quelques détails logistiques, et Porc-épic s'est installé dans nos locaux en septembre 2008.

### L'état des lieux définitif

La première chose que nous avons faite après son arrivée, a été de ne rien faire, mais de prendre le temps d'un diagnostic complet.

Nous avons d'abord nettoyé le bateau (intérieur et extérieur) et lui avons fait subir un examen plus complet, notamment en nous glissant dans la pointe avant. Ce qui nous a permis de constater que le bateau était en plus mauvais état que nous le pensions.

Lors de la première visite à l'YCIF, nous n'avions pas osé monter à bord du bateau pour en examiner l'intérieur en détail. Le barrotage était en mauvais état et le puits de dérive avait été calfaté par

l'intérieur du bateau et grossièrement étanché au goudron.

Ayant utilisé un grattoir à plusieurs endroits du bateau, nous avons constaté que :

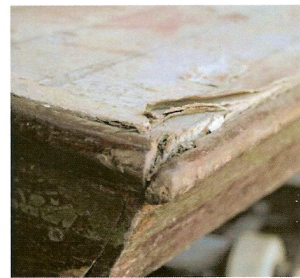
- Le puits de dérive a été calfaté par l'intérieur.
- Présence d'une mèche en coton très largement recouverte de goudron.
- Le bois des joues du puits de dérive semble sain sur le dessus (si on en décape 0,5mm).
- Par contre, les extrémités et le dessous (au niveau du galbord) sont friables. L'ongle pénètre aisément.

Inspection visuelle sous les ponts. Torse engagé sous le pont avant, éclairé par une baladeuse :

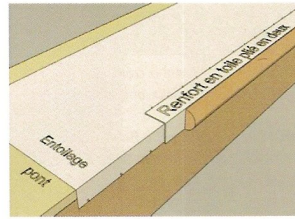
- Les deux premiers barrots à l'avant sont cassés. Quand on regarde le pont au niveau de la marotte, il est « enfoncé ».
  - À tribord AV, les membrures de 4 à 7 sont cassées au niveau du 2<sup>e</sup> bordé (en partant du haut). Confirmé à l'extérieur. Le deuxième bordé n'est pas du tout aligné.
  - Un des boulons de fixation de la cadène tribord AV est manquant. La pièce intérieure de renfort est basculée.
  - Au niveau du cockpit, à tribord, 6 membrures sont cassées au niveau d'une « réparation » antérieure.
  - 7 barrotins cassés ou fendus à tribord.
  - 3 barrotins cassés à babord
- Après avoir déposé partiellement la planche qui obturait le puits, nous avons constaté que celui-ci n'avait pas été coupé proprement mais arraché.

Lors de cet examen, nous avons découvert un détail sur l'entoilage du pont qui nous a beaucoup intrigué.

Au niveau des plats-bords, la toile de pont, usée, laissait apparaître plusieurs couches superposées, sans que nous ne comprenions comment elle était posée, et surtout pourquoi elle était posée ainsi.



Ce n'est qu'après la dépose de l'entoilage que nous avons compris.



Sur tout le tour du bateau, l'entoilage (simple) avait été renforcé par une bande de tissu pliée en deux.

Notre meilleure hypothèse est que cette bande devait limiter l'usure de la toile à un endroit exposé aux chaussures...

C'est la première fois que nous rencontrons cette technique et cette hypothèse reste à confirmer.

### Les espars

Les espars en bambou étaient fissurés à de très nombreux endroits. Dans certains cas les fissures traversaient même les cloisons du bambou. De nombreuses roustures étaient manquantes, ce qui avait provoqué des déformations de la section. Le bambou n'était plus circulaire mais ovale.



Les embouts étaient manquants, ainsi qu'une partie de l'accastillage. La qualité de l'ensemble était cependant correcte.

### Les choix de restauration

Après avoir procédé à cet état des lieux, nous avons longuement discuté avant de finaliser la démarche de restauration.

Nous avons finalement décidé de déposer le pont, contrairement à notre premier avis. Cela était rendu nécessaire par l'obligation de remplacer de très nombreux barrots, ce qui aurait été impossible avec le pont en place.

Même pour un petit gabarit, il est impossible de se glisser sous la pointe avant pour y travailler.

Nous avons également décidé de restaurer les espars en bambou. En travaillant minutieusement, il était possible de recoller les fissures et de redonner au bambou sa section d'origine.

Une partie des bordés du fond devaient à l'évidence être changés et bien entendu les bordés manquants refabriqués.

Pour le reste des pièces de charpente, le choix a été fait de conserver le maximum du bois d'origine lorsque c'était possible, quitte à nous compliquer la vie plutôt que de refaire une pièce entièrement.

La majeure partie de la structure du cockpit était à refabriquer (élongis, jambettes).

Le seul point sur lequel nous n'avons pas établi de choix a priori a été le puits de dérive. Il nous fallait attendre d'avoir déposé une partie des pièces anciennes pour décider quoi faire.

### LES TRAVAUX

Plutôt que de vous infliger une description textuelle des travaux réalisés, le plus simple est d'illustrer la séquence par quelques photos...

en commençant par le départ de *Porc-épic* de l'YCIF en septembre 2008.





1  
Première étape après le diagnostic. : nous avons déposé les lames de pont (du simple lambris...) « en conservation » pour les réutiliser plus tard, ce que qui n'a pas été possible.



2  
L'intérieur de la coque était peint en « brun rouge ». Michel Husson de l'YCIF nous a confirmé que c'était bien une habitude du club. Intérieur «brique», oeuvres vives blanches et oeuvres mortes vernies. On voit nettement la planche goudronnée, clouée sur la quille à l'endroit où se trouvait à l'origine le puits de dérive. Un joint en chambre à air assurait l'étanchéité.



3  
Partout où c'était possible, les pièces d'origine ont été conservées, ou réparées sur place. Ici, réfection d'une **languette** endommagée dans le cockpit.



4  
Le barrotage a été refait entièrement. À quelques endroits, il a également fallu reprendre des morceaux de la bauquière.



5  
Pour reconstituer le **puits de dérive**, ce qui restait des joues a été arasé puis décaissé à la défonceuse, pour permettre un collage sur champ mais également sur les côtés. Les nouvelles pièces ont été prolongées à l'avant et à l'arrière, pour une bonne continuité mécanique avec l'âme centrale de la quille.



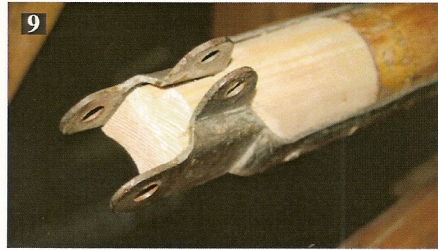
6  
La partie basse du nouveau puits est ajustée sur l'ancienne quille. La partie haute du puits est assemblée par rainures et languettes collées.



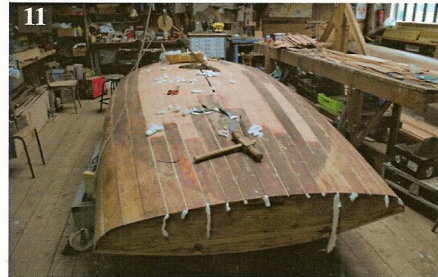
7  
**Restauration des espars** en bambou fissuré. Les serflex ont permis de rapprocher très progressivement (plusieurs semaines) les bords des fissures, après avoir enlevé les anciennes roustures. Les fissures ont ensuite été collées à l'époxy.

Pour la technique des noeuds, demandez à votre boucher une démonstration sur un rôti.





9  
Tous les embouts des espars ont été reconstruits. Pour assurer une bonne fixation, ils sont emmanchés jusqu'au prochain noeud dans le bambou et collés.



11  
**La calfatage est en cours.**  
On voit nettement les bordés ajoutés ou changés.



13  
**L'équipe de restauration** devant *Porc-épic* le jour de son lancement chez Sequana. Le pavillon de l'YCIF est à poste.



15

**Une vue d'étape**

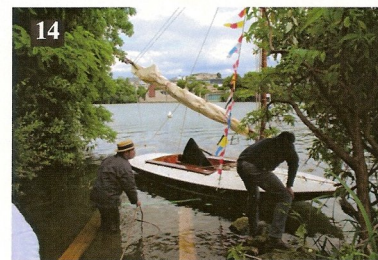


10



12

**Le pont en cours d'entoilage.**  
Nous avons expérimenté une technique qui nous a été proposée par Jean Piero, dont le père fabriquait des enseignes commerciales en toile peinte. La toile est tendue à la main et agrafée très serrée sur les pourtours, puis arasée. On l'imprègne ensuite de colle à papier peint par le dessus. La colle humide détend le tissu, et permet aux tensions de se répartir régulièrement. Le séchage lent retend progressivement le tissu et assure une adhésion sur le support.



14

Mise à l'eau traditionnelle, sur deux bastaings en bout de cale. Le ber (assuré par un bout) tombe au fond de la Seine quand il arrive en bout de rails.

## L'éthique de la restauration

Si *Porc-épic* n'avait été qu'un monotype de Chatou, original construit en 1908 et le plus ancien conservé jusqu'à nos jours, nous ne nous serions sans doute pas posés tant de questions. Nous l'aurions restauré comme le faisons à chaque fois avec nos bateaux. En en prenant soin. En essayant de rester au plus près des techniques de l'époque. Mais il se trouve que *Porc-épic* est également inscrit à l'inventaire des monuments historiques. Quelques caractères sur une liste, mais ça change beaucoup de choses.

L'autorisation d'intervenir sur *Porc-épic* a été donnée par la DRAC dans le cadre d'un dossier soumis par l'YCIF, propriétaire du bateau. La DRAC a fait plus qu'autoriser les travaux, elle les a financés en grande partie. Pour nous cela signifiait un niveau d'exigence plus élevé que d'habitude.

A compter de ce moment, 4 acteurs étaient directement impliqués dans cette restauration :

- la DRAC par l'intermédiaire de l'expert qu'elle avait mandaté.
- l'YCIF propriétaire du bateau avec qui nous avons contracté.
- Jim Bresson que nous avons mandaté comme expert de notre côté.

Et Sequana, maître d'œuvre de cette restauration.

Pour simplifier les échanges, j'ai choisi de communiquer de la façon suivante :

- L'YCIF dialoguait avec la DRAC
- Sequana dialoguait avec l'YCIF
- Sequana dialoguait avec Jim.

Après quelques semaines d'échanges, trois positions différentes se sont dégagées.

### Un débat contradictoire

L'YCIF souhaitait que le bateau soit rendu à son état de neuveage. On change tout ce qui n'est plus en état. « *quand on restaure un fauteuil ancien, si un pied est pourri, on le remplace* »

Jim souhaitait que l'on conserve le maximum (toutes) des pièces d'origine, même endommagées. « *si c'est pour tout changer, autant construire une réplique et garder Porc-épic dans son jus...* »

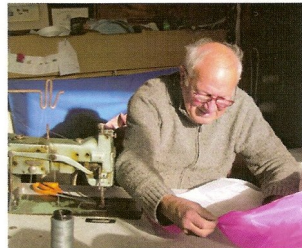
Et votre serviteur tentait de trouver un compromis qui satisfasse tout le monde ! J'ai proposé de marquer physiquement chacune des pièces que nous aurions changé pour rester dans l'esprit de la Charte de Barcelone :

« *Ce qui n'est pas authentique doit être réparable sans ambiguïté* ». L'idée n'a pas

été retenue, mais je la garde en tête pour un prochain chantier. Un discret coup de poinçon sur chaque morceau de bois, et une plaque dans le bateau mentionnant Sequana et la date de restauration. Au final, en prenant compte les avis et les souhaits de toutes les parties prenantes, je me suis trouvé un jour à me dire : « *ce que nous allons faire ne plaira ni à l'YCIF, ni à Jim, ni à Sequana* »... Mais il fallait bien avancer, la date de mise à l'eau étant déjà fixée. Comme le bateau devait être navigant à l'issue de sa restauration (comme tous nos chantiers), le cadrage global a finalement été : « *On conserve tout ce que l'on peut, sauf si l'état de la pièce met en jeu la capacité du bateau à naviger en sécurité* ». Nous nous sommes donc mis au travail, en nous basant sur les longues discussions que nous avons eues. Quand nous avons rencontré des cas de figure imprévus, il n'a finalement pas été si difficile que ça de se mettre d'accord. Et au final je crois que le résultat, contrairement à mes craintes, satisfait tout le monde. L'expérience a été très enrichissante et nous en garderons une exigence accrue pour nos prochains chantiers.

Christophe Dirlik

## JEAN CHEVALIER, ARTISAN VOILIER



Jean Chevalier dans son atelier. 2009.

Décrire Jean Chevalier en quelques mots est impossible. Le temps n'a pas de prise sur le personnage et lui donner un âge est une démarche inutile. Vous le trouverez tous les jours dans son atelier, à La Frette sur Seine, occupé à reprendre une voile pour un ami, coudre un foc pour un autre ou encore un taud pour un troisième. Vous êtes curieux et vous vous glissez dans un coin rien que pour avoir le plaisir de le voir travailler. Vous avez raison car c'est un spectacle tant le geste est précis et la technique fascinante.

Faites attention à vos déplacements car

tout l'espace est occupé de toutes sortes de merveilles, de documents, de revues, de photos, de plans, d'ouvrages introuvables dont certains en langues étrangères. Toute l'histoire de la voile sportive depuis la seconde guerre mondiale se trouve en petites coupures entassées pêle-mêle sur les étagères.

Jean Chevalier et François Sergent étaient de bons amis. Tous deux ont fait leurs débuts chez le célèbre architecte naval Steampfli du temps où il avait un atelier à Paris. « *Je dessine les bateaux, lui dit son ami, tu feras les voiles* » et c'est comme cela que vous faites d'un élève de l'école Bréguet un voilier qui est toujours derrière sa machine à coudre à l'heure qu'il est.

Nous avons approché Jean Chevalier pour lui demander de nous tenir la main pour faire la voile de *Quod Amo*, un Monotype de Chatou.

« *Eh bien venez avec votre tissu et nous verrons cela ensemble !* ». Le tracé, la coupe, les assemblages, les coutures, les renforts, les ralingues, autant d'étapes où notre professeur au milieu d'instructions brèves et précises n'a pas manqué d'évoquer des souvenirs ou des anecdotes.

Nous sommes revenus le voir pour la voile de *Porc-épic* pour laquelle il a fait plus que nous tenir la main. Cela nous a permis de mesurer le chemin qui nous reste à parcourir pour voler de nos propres ailes.

Jean Chevalier est un pince-sans-rire et si vous arrivez à le mettre en confiance vous n'avez pas fini de vous amuser.

Notre homme a connu des circonstances hors de l'ordinaire qui lui ont conféré ce sens de l'humour qui fait de lui un éternel optimiste. Sa discrétion et sa gentillesse n'ont d'égaux que son sens critique. Il n'a pas son pareil pour relever l'absurdité d'un raisonnement ou d'une situation et comme il ne se prend pas au sérieux et que la méchanceté lui est étrangère, la conclusion est toujours cocasse. Nous avons fait beaucoup plus qu'une voile pour notre bateau, c'est une leçon de vie que nous avons prise avec lui et la fin de notre initiation est venue beaucoup trop vite.

Je vous avais prévenu : décrire ce que nous avons vécu avec Jean Chevalier est une tâche impossible.

F. C.

## LA DESCENTE DE SEINE, 12 ET 13 JUIN 2009

*Porc-épic*, petit voilier de cinq mètres diffusé à une centaine d'exemplaires connaît comme chacun sait un très grand succès jusque dans les années 1930 en particulier grâce à des « Descentes de Seine » qui partent chaque année du Cercle Nautique de Chatou (CNC) pour rejoindre le Cercle de la Voile de Paris (C.V.P) aux Mureaux. Une véritable « caravane nautique » descend alors au fil de l'eau, s'arrêtant à Maisons-Laffitte, Poissy, Villennes-sur-Seine, Médan, Triel-sur-Seine pour participer aux régates et fêtes organisées par ces « villes étapes ». Ces « Descentes de Seine » perdurent jusqu'en 1929, date à laquelle le CNC s'installe à côté du CVP aux Mureaux pour devenir dix ans plus tard le Yacht Club de l'Île de France. Quatre-vingts ans plus tard, les 12 et 13 juin 2009, c'est sur ce même parcours que nous recréons l'évènement avec quatre Monotypes : *Porc-épic*, *Nymphée*, *Quod Amo*, *Chatou Two* et notre chaloupe à vapeur *Suzanne*, dans le rôle du steam-yacht.

### Le départ : 8 heures, 10 bars

Beaucoup d'agitation sur le ponton Sequana en ce 12 juin à 7h du matin sous un soleil radieux mais sans le moindre souffle de vent. Les équipages se forment : sur *Porc-épic* Christophe Dirlik et Jacques Piganeau, sur *Quod Amo* Patrick Poulailler et Guy Lécuyer, sur *Nymphée* Pascale Bégue et Pierrick Roynard et sur *Suzanne* Marc-André Dubout, Jean-Jack Gardais, François Veslot et Jean Claude Chouquet.



Vers 8h, les 10 bars au manomètre de la machine de *Suzanne* sont atteints et au coup de sifflet traditionnel la caravane quitte le ponton et la descente commence pour atteindre le premier obstacle de la journée : l'écluse de Bougival. Quatre Monotypes et une chaloupe à vapeur dans le sas de la grande écluse, il y a longtemps que l'on n'avait pas assisté à un tel spectacle et l'évènement ne manque pas d'être remarqué.



L'éclusage se déroule sans encombre et nous reprenons notre itinéraire en passant devant chez de Conink à Maisons Laffitte, chantier aujourd'hui disparu qui a vu naître *Porc-épic* en 1909. Sur la rive opposée nous saluons l'emplacement du chantier Jouët haut lieu de la construction navale qui n'a pas résisté à l'hégémonie des « bateaux chimiques ».

Puis nous passons devant l'atelier de voilerie de Jean Chevalier à la Frette-sur-Seine auteur de la voile de *Porc-épic*. Une demi-heure plus tard nous atteignons Conflans-Ste-Honorine, capitale de la batellerie de la Seine aval, où un ravitaillement de bois nous attend sur le *Jacques*, remorqueur classé Monument Historique et faisant l'objet de soins attentifs de la part des Amis du Musée de la Batellerie. Sitôt le « plein » fait, nous repartons vers l'écluse à grand gabarit d'Andrézy que nous franchissons sans difficulté et progressons dans notre descente pour découvrir côté rive gauche le château d'eau de l'usine Peugeot-Citroën.

Quelques instants plus tard nous serrons la rive gauche en visant le passage entre les piles de l'ancien pont de Poissy et nous nous engageons avec prudence dans le petit bras qui longe l'île des Mignaux, en espérant que le tirant d'air sous les quelques ponts que nous rencontrons est suffisant pour les 4 mâts de nos Monotypes.

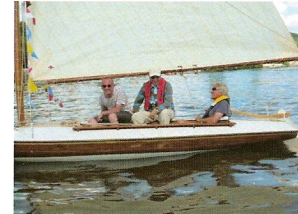
Tout se passe à merveille et nous atteignons l'Aviron Club de Villennes-Poissy (ACVP), terme de notre première étape, qui très aimablement met à notre disposition ses installations pour passer une nuit réparatrice.

Le 13 au matin il est 7 heures et la fumée s'échappe de la chaudière de *Suzanne*.

Nos quatre « punaises catoviennes » reprennent la remorque pour atteindre une heure plus tard l'île de Vaux où un pique-nique est improvisé au bord de l'embarcadère du Cercle de la Voile de Vaux (CVP).

C'est à cet instant que nous décidons, malgré le faible vent, de mettre sous voiles les Monotypes pour une arrivée triomphale au Yacht Club de l'Île de France (YCIF), le terme de notre croisière.

Pour la circonstance Patrick Chapuis très ému prend la barre de *Porc-épic*, qui appartenait à son grand-père, Georges Paul Thierry.



Patrick Chapuis à la barre de *Porc-épic*.

Emmené par *Porc-épic* les Monotypes enfin sous voiles tirent des bords sur le bassin de Meulan-les-Mureaux au milieu de toute une flottille réunissant tour à tour Ailes, Sharpie, Joli Morgann, Yole OK, Star, Snipe et autres voiliers vernaculaires qui font un cortège et une haie d'honneur à nos valeureux monotypes qui glissent sur l'eau avec une rare élégance.



Banquet à l'YCIF

Cette magnifique journée commémorative se termine par un banquet géant organisé par l'YCIF réunissant plus de deux cents convives autour de tables dressées en périphérie du pavillon du CNC créé en 1902 par le couturier Paul Poiret et que l'YCIF a eu la bonne idée de conserver comme pavillon de club.

Au passage un grand merci à Edmond Ballerín qui a mis toute son ardeur et tout son talent pour nous cuisiner une excellente paëlla dont il a le secret.

Une fois les festivités terminées *Porc-épic* vedette d'un jour a été installé confortablement sur son ber et retrouve ainsi dans toute sa splendeur un univers qui lui est familier.

J. C. C.

## LE LARK, MONOTYPE DE DINARD

### LE LARK SERAIT-IL UN PROCHE PARENT DU MONOTYPE DE CHATOU ?

Monsieur Vallois éminent secrétaire trésorier du Dinard Model Yacht Club a la bonne idée, lors d'un voyage qu'il effectue dans les années 1898 aux Etats-Unis, de ramener dans ses bagages un dériveur de 4.85m, le Lark, dont la conception originale a fait l'objet d'un article très documenté dans la revue le « Yacht » du 8 juillet 1899.

Ce bateau ressemble étrangement au Monotype de Chatou au point que l'on peut se poser la question sur une éventuelle filiation.

#### Un architecte fécond.

Charles G. Davis est né aux Etats-Unis à Poughkeepsie le 22 juillet 1870 dans l'Etat de New York. Fils de marin, il navigue dès son plus jeune âge. En 1898 il rejoint la rédaction du magazine américain THE RUDDER dans lequel il publie de nombreux plans de sa création dont celui du dériveur qui nous intéresse.

Il présente ce bateau sous le titre :

« Comment construire un bateau de course pour 50 dollars ».

Son idée est de promouvoir un bateau populaire à destination des jeunes sportifs américains qui peuvent, pour les plus habiles, le construire eux-mêmes.

Nous sommes en 1898 et la construction amateur fait ses premiers pas avec succès car un an plus tard on compte cent vingt cinq bateaux construits sur ce modèle aux États Unis. En France Georges-Paul Thierry qui va faire une carrière sportive exemplaire avec *Porc-épic*, n'hésite pas à prendre le rabot pour construire un Lark qu'il baptise *Hérisson*. Dans la revue le « Yacht » du 2 octobre 1909 il en fait l'éloge et déclare que ce bateau bien qu'ayant une surface de voile supérieure, est plus raide à la toile que le Monotype de Chatou avec lequel il fait jeu égal au plus près, par contre il est plus rapide que lui au large et au vent arrière.

#### Processus de construction conseillé par M. Vallois.

Les termes techniques employés par l'auteur sont quelque peu différents de ceux du Rudder que nous avons pu consulter grâce à Monsieur Gilles Govin qui nous en a confié un exemplaire. Nous en avons extrait le schéma et les explications du montage. Ils sont à la disposition de nos adhérents sur simple demande (prévoir quelques euros pour les frais de duplication, ça fait plaisir au trésorier !)



#### La première chose à faire est d'établir « l'arrête centrale ».

Les cotes initiales étant exprimées en unités anglo-saxonnes, l'auteur donne dans son récit leurs équivalents en mesures métriques. Pour cette « arrête centrale », il faut se procurer trois planches de 25mm d'épaisseur qui seront boulonnées ensemble après avoir disposé entre elles « une large bande de flanelle imbibée de goudron chaud ».

Vient ensuite la description du montage du puits de dérive.

A 1.52m à partir de la planche encastrée entre les deux planches maîtresses avec la même précaution (flanelle imbibée) on intercale deux pièces en chêne ayant 25mm d'épaisseur, 10 cm de largeur et 45 cm de hauteur, cette dernière mesure sera ajustée à la demande par la suite. On boulonne le tout solidement, le puits de dérive est fini !

L'auteur d'ajouter : « J'oubliais de dire qu'il était bon, avant de boulonner ces deux pièces aux deux grandes planches, de peindre fortement, à l'enduit métallique les côtés intérieurs de ces planches ce qui serait impossible à faire une fois les pièces boulonnées. »

La réalisation du pied de mât est du même principe, une pièce en chêne prise en sandwich entre les deux planches centrales. À remarquer une pièce en chêne en forme d'olive recevant le pied

de mât et le petit coin en bials inséré au niveau de l'étrave pour éviter l'éclatement au serrage.

Une fois terminée, « l'arrête centrale » doit faire 4.90m. « Il vaut mieux tenir plus long que trop court afin de pouvoir diminuer à juste mesure ensuite ».

#### Une roue de voiture pour l'étrave.

Pour la forme avant l'auteur recommande une pièce en chêne de 5cm x 5cm de 3.05m de long ployée à la vapeur suivant un rayon de 0,75m. « Un bon moyen est de prendre une roue de voiture ayant ce rayon et vous n'aurez qu'à laisser refroidir après avoir solidement fixé cette pièce au fer de la roue ».

À défaut d'étuvage, il faut chantourner cette pièce en deux quarts de cercle qui seront ensuite boulonnés solidement entre-eux. Vient ensuite la mise en place du tableau arrière. « Vous clouez solidement le tableau à l'arrête des côtés du bateau sur les côtés du tableau. Il est mieux d'employer des vis longues en cuivre » (sic !).

Jusqu'à présent tout se fait à main levée, clouer les côtés sur le tableau arrière soit, mais les ajuster sur la pièce circulaire de l'avant devient problématique...

C'est là que réside une des originalités du procédé.

Elle consiste à mettre en place un gabarit

## LE LARK, MONOTYPE DE DINARD

au niveau du maître bau qui sera suffisant pour donner la forme voulue au bateau et permettre d'ajuster les planches des bordés sur la pièce circulaire de l'étrave.

### Reste à réaliser le fond du bateau.

Encore une fois l'architecte a cherché à simplifier au maximum. Toutes les membrures ont la même courbure, identique à celle du tableau arrière dont on se sert pour les ployer, elles sont traversantes partout où c'est possible, donc gravées dans « l'arête centrale » et encastrées « à leurs extrémités dans le bordé sur moitié de son épaisseur ». (?? NDLR)

L'auteur ne précise pas l'épaisseur du bordage que l'on peut estimer à 10mm. Vient alors le moment de retourner le bateau pour poser le fond.

Vue l'homogénéité du bateau, à ce niveau de sa fabrication, l'opération du retournement doit être pour le moins délicate. Ensuite : «...vous pouvez commencer à clouer le fond, en ayant soin de mettre une bande de flanelle imbibée de goudron chaud tout le long, entre la planche formant le fond et la planche perpendiculaire formant le puits de dérive ... une fois cloué (le fond) sera raboté et peint. Les coutures seront calfatées et remplies de mastic à la cêruse ». L'aileron arrière est destiné

à recevoir la ferrure de gouvernail : « L'expérience a montré que cet aileron n'est pas nécessaire, surtout si l'on doit naviguer dans les eaux peu profondes ; mais le bateau sera plus ardent sans son aileron ». Cette appréciation n'engage que son auteur car si Charles Davis l'a prévu ce n'est pas pour rien et il est fort à parier qu'il contribue de façon appréciable à la stabilité de route du bateau sous voile. La dérive peut être en bois ou en fer «... dans ce cas (fer) le poids de la

### Caractéristiques et plans publiés dans « The Rudder » repris dans le « Yacht ».

Longueur : 4,85m

Largeur : 1,83m

Tirant d'eau sans aileron : 0,16m

Tirant d'eau avec aileron : 0,28 m

Tirant d'eau avec gouvernail : 0,38m

Tirant d'eau dérive basse : 1,20m

Poids avec le gréement

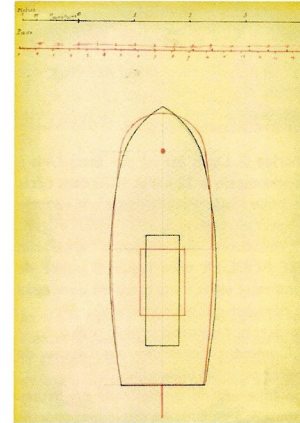
et la voile : 400 kg

Vitesse annoncée : 5 nœuds

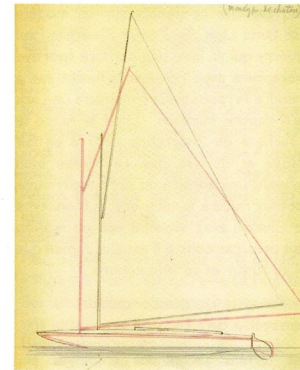
dérive (40 kg) rend le bateau presque inchavirable ».

Ce récit, en dehors du fait qu'il relate un principe de construction qui a très certainement inspiré celui des Monotypes de Chatou, est surprenant par sa modernité et par le recours aux techniques hors du

commun pour simplifier la mise en œuvre. La suppression de la râblure est certainement le point essentiel du raisonnement. Bien plus tard, François Sergent argumentera sur les avantages de la technique du bois moulé pour la même raison. Il faut être efficace avant tout !

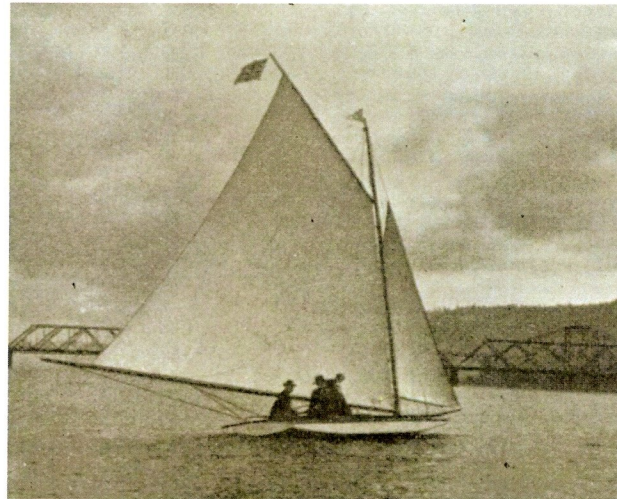


Croquis comparatifs des formes du Lark et du Monotype de Chatou par le peintre de marine Léon Haffner pour qui ce bateau a été un motif d'inspiration.



Il y a quelque temps déjà, lors de la restauration de la coque du runabout Swing dû à Horace Dodge, nous avons fait connaissance avec une technique particulière de bordage mise au point sur les rives des grands lacs. Il faut croire que, dans certains cas, ne pas avoir le poids du passé est un avantage pour trouver des solutions innovantes !

FC.





*Parallèlement aux travaux que nous menons sur nos bateaux, nous nous préoccupons aussi de leur présentation. Les exposer au public est aussi important pour nous que de les conserver et de les restaurer. Concrètement, cela signifie deux choses : utiliser au mieux l'espace de la gare d'eau, et montrer une partie de la flotte sur l'eau.*

### Réaménagement du hangar

Pour la partie statique, nous allons désengorger le hangar à bateaux, dès que l'aménagement de l'auvent sera terminé. Il est encore trop tôt pour en parler, mais nous avons des projets allant dans ce sens pour 2010 ...

### Des bateaux au mouillage

Quand à l'aspect dynamique, bien que nous n'ayons pas encore résolu le problème de la mise à l'eau, je me suis dit que quitte à aller gruter à Rueil régulièrement, ça serait une bonne chose de pouvoir laisser les bateaux à l'eau un peu plus que la journée. Nous avons donc décidé d'expérimenter un mouillage sur notre site. Avec les vagues que lèvent certains pousseurs, il n'était pas question de mouiller sur ancre, ou sur perches. Pour éviter le vandalisme, je ne voulais pas non plus laisser les bateaux à quai, ou au ponton...

Il ne restait que la solution des coffres. Nous en avons donc fabriqué 3, avec les moyens du bord : fers à béton coulés dans un pneu, chaîne galva de 14, ligne, manilles et accessoires.

Avec 3 coffres, nous pouvions mouiller 2 unités parallèlement à la berge, en amarrant les bateaux à la proue et à la poupe. Le coffre central étant commun aux deux mouillages. Pour rester dans nos budgets habituels (pas cher !), hors de question de les faire mouiller par un professionnel. Le *Dénicheur*, armé d'un bastaing faisant office de bout-dehors, nous a permis de les mouiller à peu près où nous le souhaitions, devant Fournaise. Le positionnement n'était pas celui d'un GPS, mais nous avons réussi à viser à un mètre près... Nous y avons d'abord laissé l'*Hirondelle* quelque temps, pour observer son comportement face aux vagues. Comme le bateau tenait et que les coffres n'avaient pas l'air de bouger, nous y avons également amarré *Roastbeef*.

Je vous avoue que j'ai été un peu plus inquiet dans la semaine qui a suivi. *Roastbeef* pèse 3 fois le poids de l'*Hirondelle*...



Mais ça a tenu aussi pour *Roastbeef*. Les visiteurs du site, ainsi que les automobilistes bloqués sur le pont de Chatou, ont pu admirer ces bateaux pendant 2 mois. Cette expérience a également permis de montrer à nos élus ce que pourrait être le site du hameau

Fournaise dans un futur proche.

En tout cas, pour nous l'expérience est concluante, et au printemps prochain, 2 autres unités prendront leurs quartiers d'été au pied du pont de Chatou, pour notre plus grand plaisir et pour celui des passants.

## Numérisation... un chantier d'avenir

*Cela va faire une vingtaine d'années que notre association, Sequana, s'attache à sauvegarder et restaurer les embarcations du Canotage, à ce jour la flottille associative compte une trentaine d'unités de tailles et de natures différentes.*



### Un patrimoine dont il faut garder la mémoire

Si les voiliers, à quelques rares exceptions, ont faits l'objet de plans, il n'en va pas de même pour les autres bateaux, en particulier ceux à l'aviron, pour lesquels il n'existe aucune trace écrite. Construits à l'unité ils sont tous différents, et force est de constater que lorsque l'un des ces bateaux disparaît, il disparaît à jamais sans laisser de trace, tout au plus quelques rares photos. Ce constat nous préoccupe et nous décidons de faire un relevé métrique précis de nos embarcations. Pour ce faire nous mettons au point un « Yolomètre » destiné à nous permettre de relever

les formes que nous voulons enregistrer. C'est un travail relativement long et nous ne sommes pas au bout de nos peines. Stocker toutes ces informations répond à une première urgence mais très vite la nécessité de les rendre accessibles au public nous paraît indispensable.

### Un support informatique accessible au public

Le hasard a voulu que nous fassions la rencontre, lors des journées de Brest en juillet 2008, d'Herveline Delhumeau, Ingénieur responsable du patrimoine maritime et fluvial au Ministère de la Culture et de la Communication, à laquelle nous avons fait part de notre souci. Elle nous informe de l'existence d'un programme national de numérisation. La numérisation du patrimoine culturel s'inscrit dans les objectifs retenus par la Commission européenne de construction d'une bibliothèque numérique européenne « Europeana », point d'accès multilingue à tous les contenus culturels du patrimoine et de la création contemporaine. L'objectif est clair et le ministère poursuit en précisant : « La numérisation est un moyen d'accès privilégié de la culture pour un grand nombre de nos concitoyens. Elle démultiplie l'accès au patrimoine et à la création contemporaine dans une dynamique de démocratisation culturelle et de transmission des savoirs ». La démarche correspond à notre objectif, encore fallait-il s'assurer que « notre » patrimoine figure sur la liste proposée par le ministère. Notre cœur n'a fait qu'un bon lorsqu'au détour de la cinquième page du cahier des charges dans le Programme I sous la rubrique - Les territoires - dans le domaine Géographie, nous découvrons que le projet est ouvert aux collections concernant le patrimoine maritime, lagunaire et fluvial.

### Un projet en collaboration

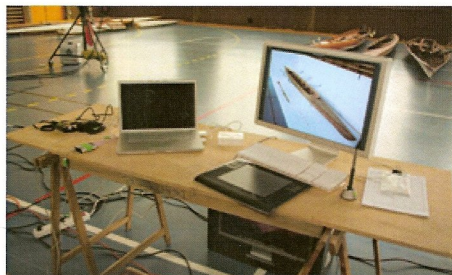
Nous proposons au musée Fournaise, de s'associer avec nous pour monter un dossier solide et pertinent. La conservatrice Anne Galloyer accepte bien volontiers et se lance immédiatement dans un travail d'identification des documents se rapportant au Canotage, à partir de son inventaire.

La lettre espérée arrive et nous confirme que notre candidature est retenue. Au niveau du budget c'est moitié - moitié.

La première moitié est assurée par les fonds propres de l'association et du



La triplette sur la table d'opération ...



musée, l'autre moitié par le Ministère. Aussitôt un certain nombre de réunions sont organisées pour mettre au point les formats informatiques ainsi que la façon de documenter les rubriques de la base de données utilisée sur le portail Joconde. Mathilde Huet de la direction des musées de France nous initie au langage des inventaires et à l'utilisation des mots clés. Cette aide est précieuse car elle nous évite de partir sur de mauvaises pistes.

### Tout passe par la photographie.

Qui dit numérisation dit photographie. Par chance, notre association compte dans ses rangs un photographe professionnel de talent en la personne de Vincent de la Faille. Amateur de jolis bateaux il passe de l'objectif au rabot avec la même dextérité. D'un tempérament calme il est capable d'enchaîner huit heures de prise de vues sans se déconcentrer une seconde. Travailler avec lui est un réel plaisir.

Nous commençons par photographier les documents du musée, soit environ trois cents pièces, puis vient le tour des bateaux. Nous en avons retenus 32 sur les 38 qui constituent notre flotte. Les bateaux à l'aviron sont longs et étroits. Un réel avantage pour le rameur, pas pour le photographe ! La ville nous prête un

gymnase qui va faire office de studio. Tour à tour chaque bateau est installé sur des supports pour être photographié sous différents angles afin d'obtenir une définition aussi précise que possible. Au bout de trois jours tout est sur le disque dur et l'équipe des « scribes » prend la suite. Cette équipe a pour mission de décrire tous les éléments constitutifs des bateaux dans les moindres détails, nature, matériaux, état.

Il nous reste à installer tout cela sur le site du musée et celui de l'association, le tout bien entendu accompagné de la base de données correspondante.

### Un choix pour l'avenir

Nous travaillons pour la valorisation d'un patrimoine qui, d'après certains experts, pourrait rejoindre les cimetières marins en fournissant les nouvelles épaves de demain. Ou alors, et c'est notre alternative, il est susceptible de venir enrichir les collections des musées existants dont la mission est de sauvegarder et de montrer au public les composantes essentielles de notre patrimoine artistique et technique. C'est le choix que nous avons fait.

François Casalis

## LE VERNIS CRAQUE

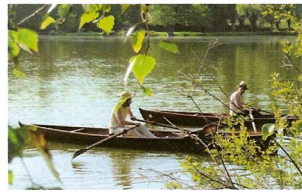
### **Rassurez-vous nous ne parlons pas de celui de nos bateaux.**

Il s'agit du titre de deux fictions d'une heure destinées à France 2 pour lesquelles Sequana a participé au tournage, en mettant à la disposition de la production non seulement 4 de ses yoles mais également en y faisant de la figuration.

Le 5 septembre dernier, nous nous sommes rendus à Breuillet dans l'Essonne pour une première séance de tournage et avons mis à l'eau sur le magnifique étang privé du parc de Malassis, encore recouvert de brume à cette heure matinale, *Jako* et *Lulu*, nos deux yoles Seyler.

La scène reconstituait sur l'étang une compétition amicale de canotage, entre Gustave Caillebotte et Alphonse Fournaise, vivement encouragés par un baron entouré de quelques belles courtisanes pique-niquant en bordure de l'eau.

Au bout d'une quinzaine de prises, les deux figurants dans les rôles de Caillebotte et Fournaise ont fini par manier à peu près correctement les avirons.



Les acteurs à l'aviron !

Il faut dire qu'au préalable Christophe et Patrick les avaient sérieusement initiés. La 2<sup>ème</sup> séance de tournage a eu lieu le 9 septembre sur les bords de Seine à Croissy face à une élégante villa dont la façade et le balcon avaient été aménagés



L'étang du parc de Malassis aux premières lueurs de l'aube.

et décorés afin de lui donner un petit air de ressemblance avec le restaurant Fournaise.

Pour cette séquence on a retrouvé nos deux élèves-figurants, dans les rôles de Caillebotte et Fournaise, comme rameurs à bord de *Charentaise* dont la barre avait été confiée à... Christophe maquillé et ayant revêtu la tenue de canotier pour la circonstance.

Cette fois-ci la scène reconstituait une épreuve de vitesse, départ lancé, chronométrée par notre baron qui ne cessait d'encourager et de hurler les temps de passages à l'équipage de *Charentaise* qui, placé sous les ordres de Christophe, ramait avec un synchronisme quasiment parfait.

Pour finir la séquence Christophe, Patrick et Jean Claude, tous en tenue de canotier, embarquèrent à bord de *Mouche* pour une ultime prise de vue devant servir d'arrière plan qui nous l'espérons sera retenue dans le montage final du téléfilm. Donc, rendez vous début 2010 devant notre petit écran pour la diffusion de ce téléfilm réalisé par Daniel Janneau et qui

démarré sur la scène suivante :

- Devant nous, le tableau de Toulouse-Lautrec « Le bal au moulin de la Galette » ou encore celui de Renoir « Le déjeuner des canotiers ». Nous sommes à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, à Montmartre ou sur la terrasse de la Maison Fournaise. Soudain, le vernis craque et, sur les toiles, les personnages s'animent, prennent vie...

Jean-Claude Chouquet



Jean-Claude, Patrick et Christophe sur leur 3 !

### **De la forêt à la plaisance**

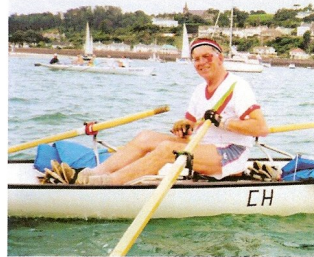
Acajou, j'étais arbre de haute futaie, heureux, les racines bien ancrées et la tête au grand soleil.  
Un jour, sont arrivés des êtres difformes, mi-hommes, mi-machines bruyantes et agressives. Ces inconnus ont commencé par m'abattre. En tombant je me suis brisé quelques belles branches, une fois au sol ils m'ont dépouillé de cette ramure dont j'étais si fier.  
Ensuite ils m'ont débité, comme ils disent, en grumes. Puis, je ne sais comment, je me suis retrouvé, dans le fleuve où j'ai flotté,

que voulez-vous, c'est dans ma nature. Le courant m'a emporté jusqu'au port, là, j'ai été chargé et entassé avec d'autres troncs sur un navire tout en fer. Après le bateau, ce fut un camion qui me transporta jusqu'à un endroit où ils m'ont immédiatement débité en planches épaisses et mis au repos quelques années.

Un beau matin, des gens plutôt sympathiques sont venus et, avec moult précautions, m'ont emmené chez eux. Là, de mes grosses planches ils en ont fait des plus petites bien droites et bien lisses

qu'ils ont baptisé « virures ».  
Ensuite, tout alla très vite, galbage, ajustement, pose et union forcée avec des baguettes d'acacia par rivetage cuivre. Bien que pénibles, ces opérations m'ont permis d'intégrer un groupe, presque une famille. Nous avons été poncées, polies, peintes, vernies pour les plus en vue et enfin nous fumes « inaugurées ».  
Depuis, aux beaux jours, je flotte pour le plaisir et non, comme il y a longtemps, pour l'exil.  
Virure d'Acajou (Noblesse récente)

## Histoires d'Urs



Urs Burkard dans le port de Granville.

Il y a une vingtaine d'années, Urs Burkard, Jean-François, Stéphane, Annie et moi-même sommes allés nous entraîner à Boulogne-sur-Mer sur une yole de rivière

(dont les portants avaient été pontés) en vue d'une hypothétique traversée de La Manche. Une vilaine petite pluie, accompagnée d'un vent glacial, nous transperçaient jusqu'aux os. À quelques mètres de la plage, la mer était déjà remuante. Ce fut un vrai fiasco. Très vite, les vagues remplirent notre bateau. Annie, à la barre, tentait d'écopier avec ses chaussures de sport. On essayait de garder le cap. Les vagues s'amplifiaient et l'eau s'accumulant, la yole finit par ressembler à une baignoire flottante. Annie essayait de sauver tout ce qui n'avait pas été attaché, c'est-à-dire TOUT, chaussures, bouteilles d'eau, biscuits énergétiques.... Annie râlait et se désespérait de voir nos effets personnels partir au fil de l'eau. J'avais trop froid pour parler.

Urs, hilare, déclare : retour au port !

Quelques années plus tard, on s'est vengé de cette sortie décevante en participant au mini-raïd entre l'île de Jersey et le port de Carteret.

Urs y a gagné une coupe de plus pour sa collection. Il rayonnait.

Il y a quelques semaines, Urs est sorti en Seine sur son skiff pour son entraînement hebdomadaire. Il n'est jamais revenu.

Urs était un grand rameur et un grand monsieur. Il a accompagné Sequana depuis sa création avec humour et a su gérer les comptes de l'association sans modération. À 87 ans, il nous quitte avec panache.

Au revoir Urs, et chapeau bas.

Marie-Sophie

## Blanche-Neige aux pays des Helvètes

En Suisse, il n'y a pas que des banquiers et des minarets. Il existe aussi de drôles de bonshommes originaires de la Chaux-de-Fond (« neuf mois d'hiver, trois mois d'impôts » dit-on là-bas ...) qui mettent l'Helvétie sens dessus dessous :

Plonk et Replonk sont des frères humoristes et déjantés plein de talents que notre amie Carinne Bertola a fait découvrir aux visiteurs du musée du Léman (Nyon) lors de l'exposition « la face cachée du Léman ».

En Suisse, il y a aussi nos amis de Rolle et la chaleureuse fête des Canots où nous avons sévi une fois encore en août dernier pour notre plus grand plaisir. Nous avons pu y présenter les panneaux de l'exposition « Aux rames canotiers ! » et participer à toutes les joyusetés proposées lors de la fête. Régates, poules à rame, soupe de poisson, spaghetti al dente, et miracle des non classements aux sus-dites régates, nous avons gagné un prix sans doute d'excellence : une œuvre de Plonk et Replonk, tout droit sortie de leur fameuse *nanothèque*.

Nous en sommes très fiers !



Blanche-Neige et les trois nains façon béton. Résiste aux intempéries, aux huiles, aux acides et aux enfants. Les compagnons de toute une vie ! [www.plonkreplonk.ch](http://www.plonkreplonk.ch)

**N'OUBLIEZ PAS !**

**SAMEDI 20 FEVRIER  
2010  
à  
10H.**

**ASSEMBLÉE  
GÉNÉRALE  
DE SEQUANA**

**au restaurant  
LES RIVES  
DE LA COURTILLE**

**CHATOU**

## LA FEUILLE À L'ENVERS

Numéro 34 - décembre 2009  
Bulletin de l'association SEQUANA  
La Vie de la Rivière en Ile-de-France  
[www.sequana.org](http://www.sequana.org) - tél. 06 12 10 29 47  
Éditeur : Association Sequana, La Gare d'eau,  
Île des Impressionnistes, 78400 CHATOU  
Directeur de la publication : Christophe Dirlik  
Rédacteurs : Charles Consol, Christophe Dirlik, François  
Casalis, Jean-Claude Chouquet, Gilles et Isabelle Outin...  
Mise en page et nialeries : Marie Sophie Besson  
Photographies : Sequana  
Illustrations : Christophe Dirlik, Annie Lesgard,  
Jean Claude Chouquet, Guy Lécuyer, etc...

## Adhérez à Sequana !

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_  
Adresse : \_\_\_\_\_  
CP : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_ Pays : \_\_\_\_\_  
Tél. : \_\_\_\_\_ Mobile : \_\_\_\_\_ E-mail : \_\_\_\_\_  
Adhésion : \_\_\_\_\_ Renouvellement : \_\_\_\_\_  
Ci-joint chèque de :  
20 euros (adhérents), 30 euros (actifs), 40 euros (associations),  
80 euros et + (bienfaiteurs)  
Bulletin d'adhésion à retourner à : SEQUANA,  
La Gare d'eau, Ile des Impressionnistes, 78400 Chatou - Yvelines