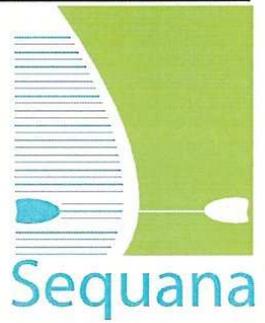


# LA FEUILLE À L'ENVERS

LA FEUILLE À L'ENVERS



Nymphée "Brise Manche" au Havre. © Pascale Guittonneau (Les amateurs pourront visiter son site [www.pbase.com/beligou/pad](http://www.pbase.com/beligou/pad))

## ÉDITORIAL

Les efforts que nous menons tous pour que notre travail soit accessible et compris du public sont en train de porter leurs fruits : après le don de "notre" collection à la ville de Chatou, son conseil municipal en a confié la gestion à l'Association Culturelle de Chatou laquelle a délégué cette charge au musée Fournaise.

Nos bateaux sont entrés au musée mais ils sont bien vivants comme le confirme la photo de couverture prise par Pascale Guittonneau (1) lors de la Classique Virginie Hériot au

Havre début septembre.

Bien vivants également les bateaux à l'aviron lors de leur raid sur la Vienne en juillet dernier. *Suzanne* en pleine forme au printemps à la Grenouillère, *Roastbeef* frétilant aux Mureaux cet été...

Six de "nos" bateaux ont obtenu le label BIP délivré par la Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial. C'est un début, d'autres suivront.

Nous nous réjouissons de la venue de nos amis du Cercle de la Voile de Montesson. A l'heure où nous

subissons une émigration massive de nos forces vives vers l'Ouest, leur aide et leur compétence nous sont très précieuses. Ne manquez pas l'article de Jean Pierre Fresson.

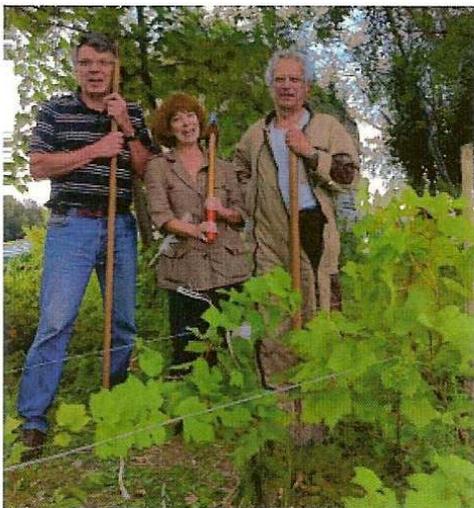
L'aménagement du garage à bateaux, pour mieux accueillir le public, est en cours. Notre cellule touristique affûte ses outils (à défaut des lames de notre scie circulaire !) pour démarrer la saison 2012 qui s'annonce prometteuse en nouveautés. Notre association fait partie du PAF.

Tous les détails sont dans la présente Feuille à l'Envers dont je vous souhaite une excellente lecture. C. Dirlik

## SOMMAIRE

Éditorial	p. 1
Une nouveau partenariat	p. 2
Sequana et les médias	p. 3
Suzanne à la fête de la Grenouillère	p. 4
Une arrivée à Sequana	p. 7
Des trières aux galères du roi ou comment a-t-on vogué ?	p. 8
Retour de l'YCIF	p. 11
Tempête sur le garage à bateaux	p. 12
Le canotage vu par un apprenti rameur	p. 14
Randovienne	p. 14
BIP, BIP, ...	
bateaux d'intérêt patrimonial	p. 15
Vers des bateaux numériques	p. 16

## BIENTÔT LES VENDANGES !



Les jardiniers Jean Claude, Laurence, Patrick.

*Messieurs les Présidents, Ministres,  
Chers concitoyens de la République  
Libre du Canotage,  
Nous avons le plaisir de vous  
annoncer que les premières  
vendanges sur notre territoire sont  
pour bientôt. Les échelas sont en  
place les jeunes pousses ligaturées  
par des mains délicates, les  
mauvaises herbes éliminées.  
Vous pouvez dès à présent retenir  
vos bouteilles de la première cuvée  
(prévue en 2012).  
Nous pensons lancer une  
souscription prochainement...  
Votre Ministre des barriques et de  
la tirette à bière*

## UN NOUVEAU PARTENARIAT



J.-C. Chouquet et Mme Joëlle de Villeneuve.

Qui pouvait rapprocher une grande entreprise qui rend l'eau bonne à boire et une association qui ne ménage pas ses efforts pour défendre la vie de la rivière en Île-de-France ? Bien entendu la Seine. Par une belle matinée de printemps l'association Sequana et la Lyonnaise-des-Eaux Ile de France Ouest basée au Pecq, filiale de Suez Environnement, ont signé, le jeudi 24 mars 2011, en présence de Madame Joëlle de Villeneuve directrice régionale et de Madame Véronique Jamin du service communication, une convention annuelle de partenariat.

La Lyonnaise-des-Eaux a aménagé dans une partie de son site de production, qui se trouve le long de la Seine à cheval sur les communes du Pecq et de Croissy, une promenade jardin, la Coulée Verte, conçue pour être un parcours pédagogique dédié à la sensibilisation du public au cycle de l'eau et à la biodiversité faunistique et floristique.

En complément de cette approche écologique elle a confié à Sequana le soin d'évoquer le patrimoine fluvial et culturel de la Seine dans notre région.

Les visiteurs ciblés sont en priorité les scolaires.

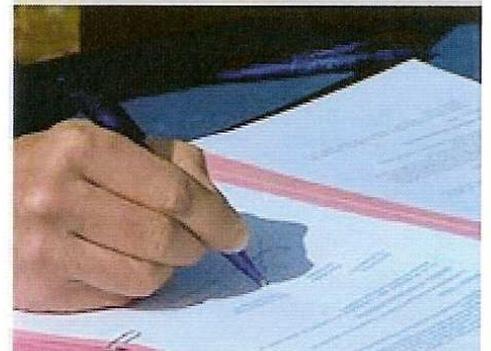
Le site est déjà bien équipé pour cette population en particulier grâce aux 4 observatoires d'où l'on peut contempler la centaine d'espèces d'oiseaux que la Coulée

verte abrite et plus généralement la faune environnante.

Nous avons proposé à notre partenaire d'animer un atelier dédié à la vie de la Seine qui sous une forme ludique rendra accessible aux jeunes visiteurs le langage batelier et surtout véhiculera des valeurs culturelles et patrimoniales à travers l'expérimentation.

Une collaboration est prévue avec l'équipe pédagogique sur place pour mettre tout cela en forme.

Dans son allocution de bienvenue



La signature.

Madame de Villeneuve a porté beaucoup d'espoir sur cette collaboration qui devrait, si l'expérience se montre concluante, aboutir à une liaison par la Seine entre le site de la Lyonnaise des eaux et le hameau Fournaise dans l'Île des Impressionnistes avec le franchissement de l'écluse de Bougival.

C'est une petite heure de navigation pour rejoindre notre atelier et le musée Fournaise.

Mais avant cela il faut que nous transformions l'essai, alors à nous de jouer !



Le martin pêcheur, hôte de la Seine.

# SEQUANA ET LES MEDIAS

Sequana a été très sollicitée par les médias ces derniers mois. Jeudi 19 et vendredi 20 mai 2011 ont été consacrés à des prises de vues dans l'île des Impressionnistes pour deux émissions de télévision : "Des racines et des ailes" et "Échappées belles".

Suzanne était naturellement de la partie.

## DES RACINES ET DES AILES

Pour son numéro de rentrée, et à la veille des Journées du Patrimoine, "Des Racines et des Ailes" nous propose une émission spéciale "au fil de la Seine".

En effet, après avoir consacré des numéros au Rhône et à la Garonne, le magazine présenté par Louis Laforge installe ses caméras sur un bateau navigant sur la Seine : il nous entraîne à la découverte de ce fleuve long de près de 800 kilomètres, de sa source en Côte d'Or jusqu'à son embouchure à Honfleur, en passant bien sûr par Paris.

La journée du jeudi a commencé à l'atelier où l'équipe de Sequana s'activait sur les différents chantiers en cours : la restauration du *Plongeon*, la construction des bers, le toilettage de *Mouche*, l'interview de François Casalis sur le canotage, pose des corps-morts, etc.

L'après-midi était consacrée aux prises de vue à bord autour du site des Impressionnistes, le cadre naturel dans lequel ses évolutions sont appréciées.

Nous avons donc remonté le fleuve en direction de Nanterre dont la rive droite de l'île offre un cadre

de verdure propice aux images et un éclairage lumineux flatteur pour la caméra.

(diffusion 14 septembre France 3)



## ECHAPPÉES BELLES

Le deuxième tournage a été plus succinct mais pas moins intéressant puisqu'une yole (*Jako* en l'occurrence) a été mise à l'eau et a navigué aux côtés de Suzanne pour plusieurs plans.



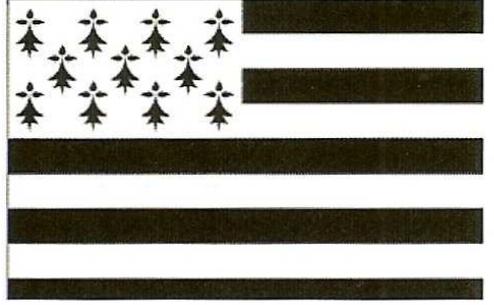
## SECRETS D'HISTOIRE

Stéphane Bern a lui aussi choisi le *Dénicheur* pour se déplacer dans le cadre de l'émission "Secrets d'Histoire", consacrée à Claude Monet.

(diffusion 30 août, France 2).



## Sequana victime de la ruée vers l'Ouest !



Je n'ai pas entendu dire que notre Président de la République, comme son prédécesseur étatsunien en 1889 ait donné la Bretagne, comme l'autre l'Oklahoma, en pâture aux citoyens français en mal de conquête territoriale !

Il est temps que Sequana ferme ses frontières car la saison 2010-2011 a connu une émigration sans précédent depuis sa création.

Cela commence avec le départ d'Anne Pascale Leguellec vers Lorient. Notre charpentier favori Jim Bresson nous quitte ensuite pour construire avec son frère Tanguy Riopelle chantier et loft face aux roches de Portsall.

Ils sont rapidement suivis par Hervé Joseph Teyssier et Suzanne qui font leur malle pour Lampaul-Ploudalmezeau.

Plus récemment Michel et Noëlle Desplat s'installent dans leur « Samsuffi » de Larmor Baden. C'est une hémorragie !

Leur a-t-on dit qu'en Bretagne il n'y a pas de vigne (qu'on ne me dise pas que le muscadet est terre bretonne, ou alors qu'on me précise la paroisse) ?

Leur a-t-on dit que lorsque le gulf stream va se réchauffer les pieds sous la banquise le Noroît en profite pour vous glacer les os...

Va falloir surveiller qu'ils ne mettent pas le *Mayflower* en chantier. Ils n'ont peut être pas dit leur dernier mot !

Kenavo, et bon vent à tous ...

# SUZANNE À LA FÊTE DE LA GRENOUILLÈRE

## LA GRENOUILLÈRE

La Grenouillère est un des hauts lieux des Impressionnistes immortalisé par Claude Monet et Auguste Renoir.

Situé sur l'Île de Croissy, le site abritait un grand café-bal flottant amarré à l'île, qui attira la foule des Parisiens pendant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, en partie grâce au développement du chemin de fer et de sa ligne historique Paris-St Germain qui s'arrêtait à la station de Chatou-Croissy. Un service spécial assurait leur retour Gare St Lazare à 11h19 du soir, chaque jeudi, jour de bal.

La gare de Chatou-Croissy fut inaugurée en 1838, un an après l'ouverture de la ligne.



L'affiche du bal de la Grenouillère. 1880.

la mémoire de ce lieu historique et préserve tout ce qui est en rapport avec l'histoire de l'art du XIX<sup>e</sup> siècle, les fêtes, le canotage, la bai-



La gare de Chatou-Croissy au début du XX<sup>e</sup> s. Les fiacres attendent les voyageurs.

La guinguette de la Grenouillère atteint l'apogée de sa gloire vers 1875. Les Parisiens, débarquent à la gare de Chatou-Croissy, prennent un fiacre ou longent la Seine à pied puis prennent d'assaut le passeur pour profiter du café flottant, des bains-froids, de ce lieu de rencontre des canotiers et du célèbre bal du Jeudi soir.

Aujourd'hui, le musée de la Grenouillère conserve précieusement

gnade en bord de Seine au temps des impressionnistes, les us et coutumes de cette grande époque.

L'association des Amis de la Grenouillère a été créée le 4 août 1995 par un ancien élu de Croissy, entouré de collectionneurs, artistes et passionnés de l'histoire de ce village, des îles de la Seine et du célèbre établissement du XIX<sup>e</sup> siècle, l'association a pour objet "la sauvegarde, la réhabilitation des

bords de Seine de l'ouest parisien et en tout premier lieu des Bains-froids de la Grenouillère."

## LA FÊTE

La fête de la Grenouillère, une tradition de Croissy, comportait cette année une grande première : grâce à la toute nouvelle halte fluviale, l'animation était aussi sur l'eau. Conviée à participer, SEQUANA a aligné une escadre de 3 bateaux : *Suzanne*, le *Dénicheur*, et un monotype, sans compter le bachot pour le service de l'escadre. Affrété par l'OT du pays des

**FÊTE DE LA GRENOUILLÈRE**  
SUR LES BERGES ET PARC DU PRIEURÉ À PARTIR DE 10H30  
**DIMANCHE 29 MAI 2011**  
Programme détaillé sur [www.croissy.com](http://www.croissy.com)

impressionnistes, Le *Mistral* était aussi là pour 3 petites croisières jusqu'au Pecq, en pleine capacité tant il y avait d'amateurs !

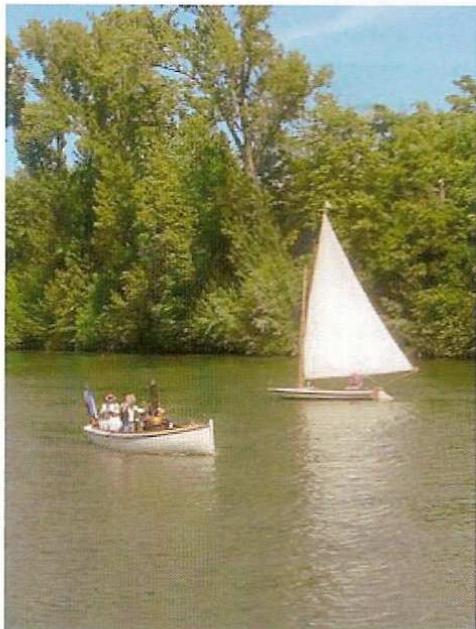
Cette grande première s'est très bien passée malgré moult appréhensions : La halte sera-t-elle prête à temps ? le niveau d'eau sera-t-il suffisant ? le ponton pourra-t-il accueillir tous ces bateaux ?...

Heureusement, Sequana et l'association des amis de la Grenouillère, principal organisateur, ont l'esprit volontariste et persévérant !

A l'arrivée sur site, les Séquanais ont été bien accueillis et ravis de voir les costumes d'époque de nos ami(e)s d'Art et chiffons, les jeux anciens, et les guinguettes installées sur le chemin de halage, et dans le parc de la Chapelle St Léonard, ce qui constitue un bel ensemble pour ce genre de manifestations.



Suzanne et le Dénicheur. ph. P. R.



Suzanne et le monotype Nymphée. ph. P. R.



Mistral. ph. P. R.



Les toilettes de l'association Art et chiffons. ph. P. R.

En 2013, il est prévu de remettre ça avec, en plus, l'ouverture au public de l'ensemble du château Chanorier et des deux musées et du parc, pour lesquels les travaux sont en cours.

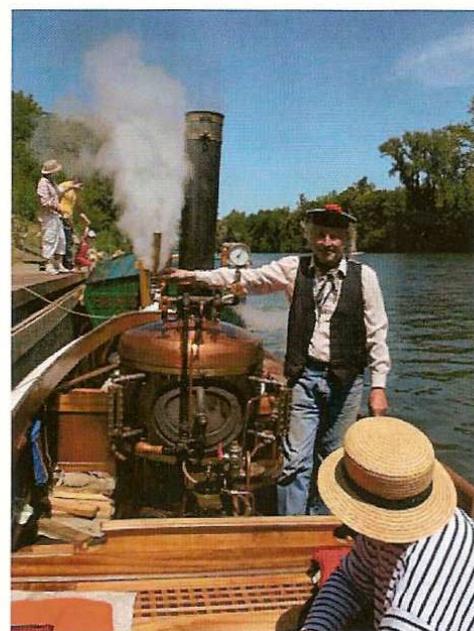
Rendez vous en 2013 !

## BILAN SUZANNE

La chaloupe Suzanne (celle de M. Schindler -1882) était contemporaine de la Grenouillère et comme elle évoluait sur les eaux de la Seine du côté de Bercy, la nôtre a voulu participer à cette sortie à caractère historique.

Au bilan : 22 km de navigation aller-retour plus une vingtaine pendant la journée festive ont fait, par un pur hasard, que Suzanne affichait 1500 km au compteur depuis sa mise à l'eau le 11 Juin 2006.

140 kg de bois, dont 20 pour l'allumage, passés par le gueulard et un accueil chaleureux de la part des Amis de la Grenouillère.



Suzanne. ph. P. R.

Marc André Dubout, Sequana  
Pierrick Roynard, Président des  
Amis de la Grenouillère

# DE RUEIL À CHATOU EN PASSANT PAR MONTESSON ..



Le Cercle de voile de Rueil. Vers 1940.

## *Témoignage d'un nouvel adhérent sur sa passion "nautique" et son arrivée à l'association Sequana*

En 1933 naît le Cercle de la Voile de Rueil présidé par Armand Toureau, père du président actuel du club de Montesson. Les bateaux qui naviguent sur ce plan d'eau sont essentiellement des Sharpies et des Plongeurs. La guerre et le bombardement des ponts oblige le club à quitter Rueil pour s'installer de l'autre côté de la boucle à Montesson en prenant le nom de Cercle de la Voile de Montesson – Sartrouville (CVMS).

L'activité est la régates sur les bateaux de Rueil auxquels s'ajoutent des Caneton, Vaurien, 505.

J'arrive au CVMS en 1960 avec un Vaurien bois. Il n'y a pas d'école de

voile et l'on apprend en naviguant et en regardant naviguer les anciens. Le samedi et la période d'hiver sont consacrés à l'entretien des bateaux par leurs propriétaires, le dimanche est réservé aux régates.

La construction en plastique se développe alors avec les 420, 470, 505 et plus tard les X4, Laser, Equipe, Europe, Vent d'ouest. En 10 ans Le club évolue : l'école de voile est créée avec une Caravelle et des Optimistes qui naviguent dans un bras mort, le chenal de la Seine étant interdit aux jeunes solitaires de moins de 14 ans.

Le club acquiert des bateaux, une

flotte collective se constitue, et, avec elle, un entretien que je réalise le samedi matin avec le responsable de l'école.

Vers 1975, La Fédération Française de Voile lance une opération de construction amateur des X4 et Optimist. Les clubs vont construire des bateaux dans des chantiers où les moules sont fournis.

Je participe à ce chantier où nous construisons 3 X4 et 1 Optimist. Bonne école pour maîtriser le stratifié.

L'activité régates est importante ; il n'est pas rare de voir 20 à 40 bateaux sur l'eau lors de régates interclubs. L'activité s'établit ainsi : École et entraînement le samedi, régates le dimanche.

Je me partage entre régates (plu-

## ...UNE ARRIVÉE À SEQUANA

sieurs centaines de départs) et Comité de course – il est intéressant de pratiquer la régates sous ces deux aspects.

Je deviens également Vice-président sous la présidence de Pierre Toureau. Je m'occupe des affaires intérieures et bien sûr de l'entretien des bateaux qui occupe les samedis et parfois le dimanche matin. A partir de 1976, je cumule le club et la croisière – je suis à Plymouth en 76 pour assister au départ de la transat anglaise avec Tabarly et Colas – quel spectacle. C'est ensuite l'Irlande, l'Espagne. Un peu après je remplace le Vent d'ouest par un KELT 8m qui fait encore la joie de mes navigations forte de plus de 10000 miles.

La régates a toujours été la base du club qui est classé en 1ère division quillard et suivant les années 1ère ou 2ème division dériveur. Depuis quelques années une activité voile loisir sur les Vent d'ouest intéresse les amateurs de voile qui ne font pas de régates.

Début 2003, le club change de nom et s'appelle désormais Cercle de la Voile des Boucles de la Seine (CVBS) pour accueillir plus facilement des membres de toute la boucle. Cette année là, je suis en "grandes vacances". Je consacre alors au moins 1 jour par semaine à l'entretien des bateaux du club et je suis rejoint par d'autres retraités. Les MIB "Men In blue" sont créés. Un groupe de 4 retraités qui passent leur mardi à refaire le monde et la trentaine de bateaux de la flotte collective du club.

Autre passion liée à la voile : la glace. La retraite m'a laissé du temps libre et je vais alors naviguer sur un voilier de 24 m dans le grand

sud. – Cap Horn en 2005, Détroit de Magellan et canaux de Patagonie en 2006, enfin l'Antarctique en 2010, 3500 miles dans ces eaux parfois dures mais aux paysages envoutants.

### Et le bois dans tout cela ?

Le club avait encore dans les années 90 un canote à clins avec son moteur Bernard, 1 Sharpie de 9 m2 et 1 Plongeon (un 2ème Plongeon avait été donné au musée de Port Louis). Le canote était le bateau de sécurité du club dans les années 60, je n'avais jamais vu naviguer les 2 autres bateaux. En 1995 Un petit groupe a envie de faire revivre ces bateaux. J'achète le livre édité par le Chasse-Marée "restaurer et entretenir les bateaux en bois" pour combler nos manques dans les bateaux bois.

Le canote d'abord. Il faut gratter les nombreuses couches de goudron et de peinture pour mettre le bois à nu, changer le tableau arrière, la quille ( qu'il faudra repercer pour l'arbre d'hélice) les bancs et refaire le moteur (ouf : 1 membre travaille chez Peugeot).

Avec du travail le samedi il nous faut 5 ans pour remettre le bateau à l'eau : aviron d'abord puis au moteur.

Hésitation pour le deuxième chantier : Sharpie ou Plongeon. Le Plongeon est en plus mauvais état et nous n'avons pas de doc. Alors j'achète "construit toi-même ton Sharpie de G.P.Thierry et en avant - mise à nu du bois, membrures, remplacement de la toile du pont par un stratifié tissu de verre fin, mat tiré d'un ancien mat de 505, une belle voile Chevalier.

Il renavigue en 2007 après 3 ans de travaux et sera à un rassem-

blement de Sharpies à l'YCIF en 2009..

Fin 2010 les MIB ont la nostalgie du bois. En fin de mandat, je quitte mon poste de vice-président début 2011 et en conservant notre activité MIB, nous cherchons un chantier bois. Je connaissais déjà SEQUANA. J'y passe un matin et je rencontre François – petite visite, bon accueil et quelques jours plus tard nous rencontrons Jean-Claude, Charles, Hervé. Confirmation que nous trouvons ce que nous cherchions. Un mardi suivant on se retrouve à Montesson pour voir le Plongeon *Costantini* du club - peut-être un futur chantier.

Bien accueillis à SEQUANA, nous leur fabriquons des tableaux de nœuds marins qui servent à Montesson à faire du matelotage et participons à l'entretien de *Roast-beef* et *Nymphée* : grattage, ponçage, peinture mais aussi une belle journée de navigation le 1 mai à l'YCIF. Un vrai régal de barrer ces bateaux. Un peu de travail avec Hervé sur le Plongeon et à son départ je reprends la responsabilité du chantier. Il y a encore à apprendre mais il y a de bons professeurs à SEQUANA.

Cette nouvelle occupation me plaît beaucoup et ajoute du savoir faire à mes connaissances nautiques.

À voir, cette réflexion de Jean-Pierre Jouët, que je connais bien, lors de sa visite à SEQUANA fin avril :

"Toi, dès qu'il y a quelque chose qui flotte on t'y retrouve."

Longue vie à SEQUANA !

Jean-Pierre FRESSON et les MIB :  
Alain de Goncourt,  
Jean-Claude Delvat,  
Patrick Restous

# DES TRIÈRES AUX GALÈRES DU ROI OU COMMENT A-T-ON VOGUÉ ...

*Dans la dernière Feuille à l'Envers, nous avons appris que la trière avec ses trois étages de rameurs, fut sans conteste un extraordinaire navire de combat. Elle avait cependant ses inconvénients et nous en avons déjà parlé. Sa vogue « courte » avait d'ailleurs impressionné les sportifs d'Oxford et de Cambridge qui avaient ramé sur Olympias. Ils étaient habitués à autre choses... Le type de vogue qui suivra sera très éloigné de la technique des trières. Comment est-on passé de trois hommes, trois rames, trois tolets, et trois étages de rameurs à trois hommes assis sur le même banc avec trois rames et autant de tolets sur un navire bas sur l'eau... ?*

On le sait mal, bien entendu car l'affaire se fit lentement en quelques siècles tout au plus.

Il y avait deux problèmes à prendre dans l'ordre : mettre tout le monde au même niveau et, ensuite, voguer autrement.

L'opération dut s'effectuer dans cet ordre, agir autrement l'aurait rendue encore plus complexe. Les témoignages sont rares et très espacés dans le temps.

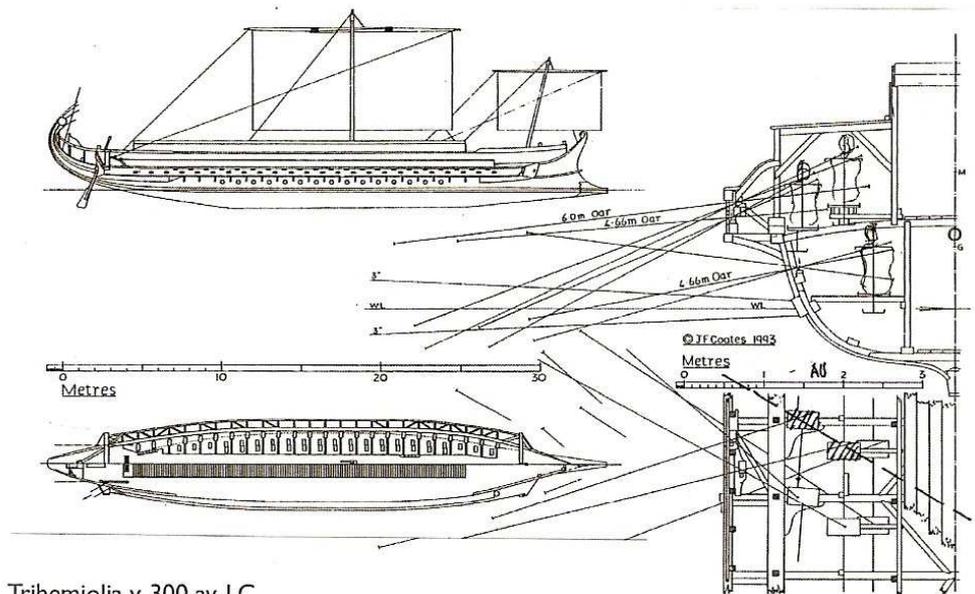
## la trihemiolia

John Coates m'a signalé l'existence d'un étonnant navire rhodien, au III<sup>e</sup> siècle avant JC. L'île possède alors une flotte respectable et une expertise dans la construction navale unanimement reconnue.

Il s'agit d'une trihemiolia, où le rang inférieur de vogue (les thalamites) a été réduit de moitié. Olympias nous a montré, preuves à l'appui, la faible incidence de ces rameurs sur la vitesse du bateau.... Il semble que les rhodiens l'avaient remarqué aussi... De plus, les deux ordres supérieurs étaient très voisins dans le plan vertical.

Après analyse la vogue est parfaitement possible et on est, bien entendu, tenté d'imaginer la forme de la coque... si on supprimait tous les thalamites...

on aboutit alors à une birème assez particulière :



Trihemiolia v. 300 av. J.C.

- Les hommes gardent chacun leur rame et leur tolet.

- Dans le plan vertical les deux rameurs sont assez voisins pour les asseoir sur un banc unique en prenant quelques précautions.

- Le fardage est considérablement diminué, une nouvelle coque est entrain d'apparaître : le navire de "bas-bord", toutes les galères le resteront par opposition aux navires de "haut-bord".

Tout cela est fort intéressant... mais on a toujours une vogue "courte" car les bancs sont toujours espacés de deux coudées, soit environ 90 cm.

En inclinant le banc commun, la vogue est possible sans problème.

Sans cette inclinaison "en arrêtes de poisson inversées", l'un des rameurs aurait été balayé par l'autre au premier geste.

Le témoignage suivant est plus récent. Il date du XIII<sup>e</sup> siècle après JC, il nous vient de Sicile et fait état d'une birème ayant une disposition identique à celle qui précède, mais dont les bancs sont espacés de 1.195m (4,8 palmes, l'unité de l'époque), au lieu de deux coudées. Le "pas" de la galère vient de changer et on peut s'en étonner. En effet, on a déjà évoqué les problèmes de résistance de la structure longitudinale rencontré jusqu'alors, il fallait avoir une très bonne raison pour allonger une coque de plus de 7mètres (pour 25 rameurs).

# LA VOGUE "ALLA ZENZILE"

La raison existait, cela va de soi, avec un tel "pas", les hommes pouvaient ramer autrement et se lever pour "allonger" le coup de rame. On ne ramait plus assis sur cette birème. Le cycle fut facile à rétablir, ce sera celui des galères du Roi aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Ce que l'on ignore encore c'est depuis quand on connaissait ce type de vogue... ?

En voici le détail :

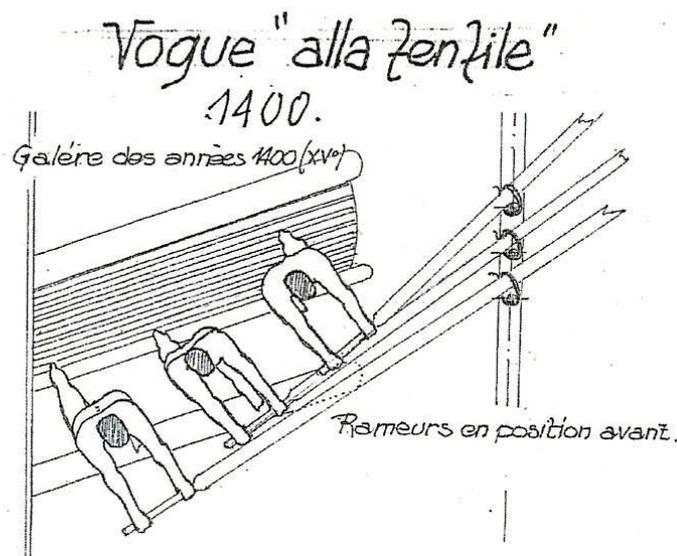
-En 1 et 2, le rameur est debout, rame hors de l'eau. Il pose le pied sur un madrier qui borde la banquette sur laquelle il se tient. Cette pédagne pour lui donner son nom, a du apparaître à cette époque car la suite du cycle devenait problématique en son absence.

-En 3, l'homme part en avant, rame toujours hors de l'eau, il pose son pied libre sur le banc qui se trouve face à lui.

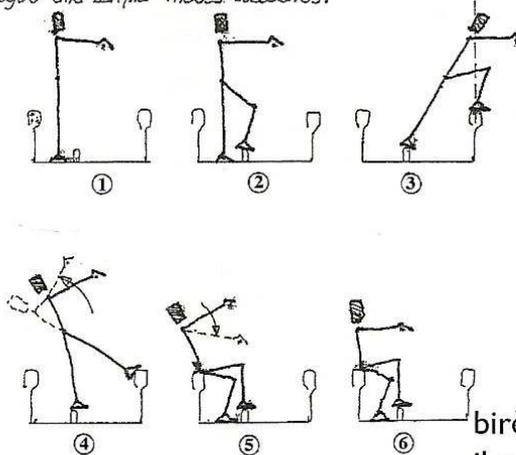
-En 4, il engage sa pelle en relevant les bras et en détendant sa jambe il se jette en arrière. Il utilise alors la puissance des muscles de sa jambe ce qui donne à son geste une force considérable, les bras servants de bielles. Le coup de rame vient de gagner à peu près 50% de sa valeur ce qui aura une incidence sur la cadence et la vitesse

-En 5 et 6, l'homme retombe sur son banc, ramène sa rame hors de l'eau, il se redresse et le cycle peut recommencer.

Ainsi vient d'apparaître une nouvelle manière de ramer, on dira "voguer". Les rameurs ne restent pas assis. Ils quittent leurs bancs dans un grand mouvement qui va caractériser les galères durant des siècles..



Vogue "alla zenzile" Phases successives.



birème, au siècle suivant par contre il aura une place entière.

La suite nous est connue car elle est éternelle : puisque ça marche avec deux rameurs pourquoi ne pas essayer avec trois ?

Le thranite deviendra le piannaro, le zygitte le posticchio et le dernier le terzicchio.

On rame donc "alla zenzile" ; mode de vogue qui n'a de simple que son nom. Elle a toujours été peu étudiée car on ne peut se passer d'une véritable épure en trois dimensions. En phase avant, en effet, les rameurs se gênent et doivent limiter et contrôler leurs mouvements. Ramer va devenir un véritable métier qui exige des gens expérimentés.

L'introduction du troisième homme est sensible vers les années 1400, son espace est limité car il est manifestement placé sur une

Ce type de vogue va durer longtemps avant que de grandes rames ne soient adoptées. Ce changement s'effectuera qu'au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle sur les galères du Pape à Civita Vecchia, sur les flottes de France et d'Espagne et sur les galères de Malte. Venise résista longtemps à l'innovation. Nous savons aujourd'hui, de la manière la plus formelle, qu'à Lépante, en 1591, une large partie des galères de la Sérénissime voguaient encore "alla zenzile" avec des hommes libres aux rames...

Il est certain que l'on tenta de voguer à quatre avec ce système mais si on possède de très bonnes références, cette disposition ne dut guère être utilisée, elle exigeait trop de rameurs expérimentés.

René Burlet

## RETOUR DE L'YCIF des Mureaux à Chatou

Moi, *Suzanne*, j'étais bien tranquille à l'abri dans le mouillage de l'Ycif, quand un beau matin à la fraîche sont arrivés mes Amis Séquanais. Ils étaient cinq : Marc-André mon chauffeur préféré, Guy pilote photographe, Pierrick, Patrick et Charles le mécano ganté.

La cérémonie de préparation à l'appareillage a immédiatement commencé. Marc m'a enflammé la chaudière afin de faciliter mes vapeurs. Charles chargeait leur matériel dans mon compartiment arrière et les trois autres acolytes s'occupaient des voiliers *Roast-beef* et *Nymphée*. Je me doutais de quelque chose, quand Marc-André à crié : "- on part ....."

Les voiliers n'étant toujours pas grésés, j'ai immédiatement compris ce qui se tramait dans mon dos. Ils les avaient amarrés à ma poupe et j'ai dû me lancer avec les deux boulets en remorque.

Le périple me fut agréable, peut-être pas pour les deux voileux (sans voile) solitaires, mais pour moi si, imaginez Marc-André à genoux devant mon foyer, sacrifiant régulièrement des offrandes de combustibles (plus ou moins efficaces) dont je me suis délectée tout au long du parcours. Au passage de l'écluse d'Andrésy je me suis offert un caprice, à la sortie du bassin j'ai calé, comme ça, pour rire, le mécano ganté s'est un peu mélangé les idées et a fait la manœuvre de redémarrage à l'envers: c.a.d. qu'il a placé la broche sur le volant et a ouvert la vapeur. \*\* Je lui ai renvoyé la broche en un clin d'œil, ce qui lui a remis illico presto les idées en place ( sans dégâts, bien sur !)

Nous voici à Conflans, ou m'attend notre vieil ami remorqueur



*Le Jaques* avec mon solde d'offrandes. Le chargement de ma nourriture fut très rapide et le repas de mes serviteurs encore plus, Marc-André mis les convives sous pression afin d'économiser la mienne (c'est pas vrai mais ça m'amuse !) Arrivés à l'écluse de Bougival, conformément aux indications de l'éclusier, nous nous mîmes en position d'attente, ce qui est déjà une gageure, v'la-t-y pas qu'un énorme parallépipède rectangle à coins arrondis (pardonnez moi mais j'ai du mal à appeler ça un bateau) nous charge, une valkyrie en proue nous demandant d'un ton adjudantesque ce que nous faisons là ! Nous refoulant, sans ménage-

ments vers la petite écluse.

En fait, elle voulait passer par la grande ! ( écluse,évidemment) Là, j'ai compris la différence fondamentale entre la branche "laborieuse" et la branche "bourgeoise" comme nous, de la batellerie et je pardonne volontiers à la Valkyrie sa véhémence.

Dernière ligne droite, si je peux dire, sur le bras de Marly et nous sommes enfin chez nous, mes convoyeurs étaient un peu fatigués, mais heureux de notre aventure. Certes il nous a fallu une douzaine d'heures de navigation à un train de sénateur, mais que la Seine est belle !!!

Un grand merci aux deux navigateurs solitaires qui n'ont pas toujours rigolé.

*Suzanne*



\*\* Pour les non initiés, il faut couper l'alimentation vapeur, tourner le volant d'inertie afin de positionner le piston à mi course, puis envoyer la vapeur, c'est pourtant simple, non ?

# EMBARQUEMENT IMMÉDIAT POUR LE DÉNICHEUR

Quelquefois dans l'année, aux beaux jours, cette formule prélude à un voyage « ludico éducatif » sur la Seine. Nos jeunes passagers et accompagnateurs montent à bord, rieurs ou un peu inquiets et se soumettent à la cérémonie des gilets. Qui endosse, qui aide à endosser (les enfants ont droit à la sécurité, les accompagnateurs sont supposés savoir nager !). Les consignes sont données et le bateau prend le large.



Nous commençons par une brève mais historique explication sur le nom de la Seine, puis nous passons à la qualité de l'eau du fleuve avec démonstration au moyen d'un seau. La clarté de l'eau nous mène à ceux qui y vivent : Pour les poissons les préoccupations de nombreux élèves (souvent les plus jeunes), sont issues d'infos chocs des médias.

"- Croisez-vous des requins, on dit qu'il y en a qui remontent les fleuves ?"

"- Avez-vous vu des crocodiles ? il paraît que des crocos vivent dans les égouts !"

Pour d'autres enfants, la question cruciale est :

"-comment font les baleines pour passer les écluses ?"

S'ouvre alors un dialogue étonnant entre nous, pilote ou matelot et nos jeunes questionneurs qui certes nous croient, mais s'en tiennent à ce qu'ils ont "entendu dire"...

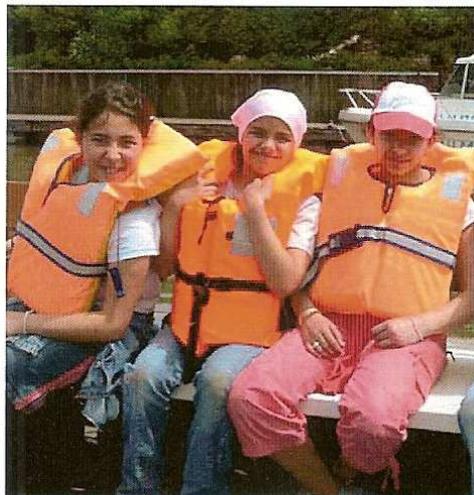
Pour les habitants amphibies du fleuve, seul le ragondin à un petit succès, les autres sont trop connus, trop vus.

Souvent nous avons de fort sympathiques rêveurs qui demandent, non sans malice, combien de temps il nous faudrait pour aller en Amérique ou simplement au bord de la mer.

Mais voilà déjà l'heure du retour à terre.

Nous débarquons alors des bambins rêveurs, la mine réjouie.

*Dénicheur* tient bien son rôle d'ami des enfants !



Les Cahiers du Musée de la Batellerie



Sur la Seine des Impressionnistes  
Le Monotype de Chatou

François Casalis

Un bateau n'est jamais le fruit du hasard. Il reflète le visage d'une époque et représente une synthèse technologique provisoire issue de tendances et de modèles. Le Monotype de Chatou en est un exemple remarquable.

Mais son succès tient également au fait qu'il est arrivé au bon moment auprès d'une « clientèle » prête à le recevoir. Ces régatiers, les « chatouillards » représentaient une « ethnie » bien particulière aux moeurs proches de celles des canotiers de la première période du canotage.

L'auteur décrypte dans ce cahier les grandes évolutions d'une Seine foisonnante où les sportifs vont imposer leurs règles et réussir à stigmatiser l'esprit festif des canotiers.

*Sur la Seine des Impressionnistes*

*Le Monotype de Chatou*

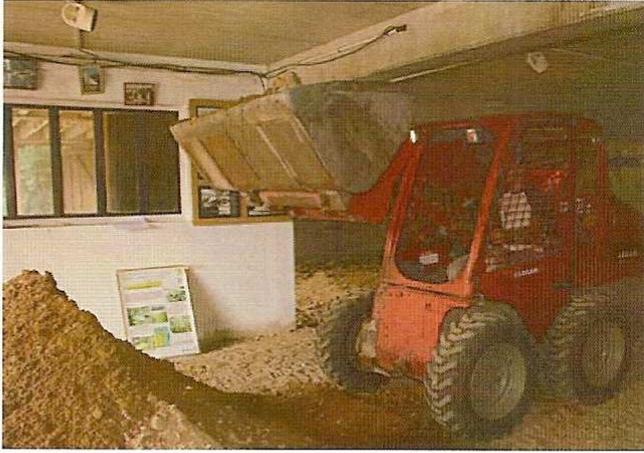
Les Cahiers du Musée de la Batellerie n°65.

En vente :

- au musée de la Batellerie,
- au musée de la Maison Fournaise
- à Sequana
- sur le site Sequana.org

Prix : 12,50 euros.

# TEMPÊTE SUR LE GARAGE À BATEAUX !!!



Chargeurs et pelles mécaniques sont entrés en action, le Garage à bateaux va changer d'allure. C'est le premier signe concret de la donation de notre collection. L'encre de l'acte notarié n'était pas encore sèche que la ville confiait au musée Fournaise la gestion du parc à bateaux et dégageait une subvention pour aménager le Garage en un espace visitable par le public. Le sol va être refait pour permettre la manutention des bateaux les plus lourds. Des espaces gravillonnés seront équipés d'un système d'humidification afin de conserver une hygrométrie constante indispensable à la bonne santé des embarcations. Un éclairage adapté viendra remplacer les spots récupérés au rayon lingerie du Printemps. Les supports à bateaux seront à coulisses et modulables pour permettre toutes sortes de combinaisons de présentation. La muséographie viendra expliquer aux visiteurs toutes les subtilités des bateaux présentés. Le chantier est suivi au jour le jour par Charles Consoli qui est en mesure de vous donner tous les détails sur les travaux. Nous nous réjouissons de voir nos "chers petits" aussi bien soignés mais un brin d'inquiétude nous tracasse car cela va bousculer un peu nos habitudes.

Au bout de plus de dix ans dans notre antre nous avons nos petites manies : les stocks de choses inutiles planqués de préférence « au fond » pour que personne ne voie, le truc dont on ne sait pas quoi faire et qui peut servir glissé en douce au fond d'un bateau... Eh bien oui il n'en sera plus question ! Je fais confiance à notre imagination débordante pour trouver le remplacement de substitution... Ces travaux représentent une partie de l'investissement fait par la ville pour la mise en valeur de "nos" bateaux, l'effort va porter également sur le fonctionnement et sur ce point notre association a un rôle important à jouer.

## ***En premier lieu sur la collection***

Aux opérations de "sauvetage" succèdera la mise au point d'une monographie cohérente. Il y a maintenant vingt ans il fallait éviter que les bateaux qui nous intéressent disparaissent à jamais. Combien d'entre-eux ont servi de combustible pour les barbecues de clubs ou d'associations ? Nous sommes arrivés bien des fois trop tard, peu importe, nous en avons sauvé une trentaine, certains sont encore bien malades.

Nous n'avons pas de regrets à

avoir c'est ce qu'il fallait faire et on l'a fait.

Malgré la grande variété de nos bateaux nous ne couvrons pas de façon exhaustive toute la production de l'époque, par ailleurs très diversifiée. Nous orienterons nos recherches en conséquence. La place nous manque et il nous faudra faire des choix, voir des échanges, se séparer de doublons au profit de nouveaux arrivants. J'imagine d'ici les discussions cela promet des soirées animées.

## ***En second lieu notre communication va changer.***

Elle va par la force des choses se spécialiser. Plus la recherche est pointue plus il faut entrer dans les détails. Nous ne sommes pas seuls, autour de nous les musées spécialisés (batellerie, marine) s'intéressent également à l'histoire des loisirs nautiques et des collaborations existent déjà (musée de la batellerie) ou se développeront. C'est une autre manière de communiquer qui ne manque pas d'intérêt. Par ailleurs on peut entrer dans des démarches complémentaires en particulier au niveau des collections. Je pense aux bateaux de loisir du musée de la batellerie qui sont en grande partie différents des nôtres. On peut espérer

un jour les exposer ensemble...  
Notre action "touristique" va également évoluer.

Les visites du garage à bateaux seront gérées par le musée Fournaise lequel aura besoin de nous pour mettre au point son discours (formation des personnels) ainsi que pour faire vivre la collection par un programme d'expositions temporaires.

Nous avons mis au point une collaboration pour les scolaires avec la Lyonnaise des Eaux qui dispose des moyens techniques adaptés pour ce type de clientèle. Là encore notre association est sollicitée pour mettre au point les animations traitant du patrimoine fluvial. Les premières actions se mettent en place progressivement et nous devrions être opérationnels pour la saison 2012. Nous fondons de bons espoirs sur cette collaboration, des perspectives intéressantes sont envisageables si nous arrivons à mener au mieux nos actions.

Le musée prend en charge le public, la Lyonnaise les scolaires, nous n'aurions plus rien à faire ?

À nous le macramé au fond de l'atelier...les p'tits apéros sympas rien qu'entre nous, la toutouille des vieilles idées... c'était le bon temps...les dissertations sur les méfaits de l'arthrose... Tiens si on se montrait nos cartes vermeilles...

Nous avons un bel outil qui mérite mieux que cela.

Il est clair que nous ne sommes pas des opérateurs touristiques et que cela n'est pas notre vocation. Par contre garder pour nous l'enseignement et le fruit de vingt ans d'effort n'a aucun sens.

Nous allons devoir prendre des risques, n'est ce pas le piment de la vie ?

Nos bateaux racontent tous une histoire, à nous de les faire parler.

Pour ce faire nous allons sélectionner un certain nombre de thèmes comme par exemple : les bateaux à rames, ou les voiliers à dérives face aux quillards, acrobatie et périssaires, les bateaux et la vapeur... ou encore Canotage et peinture... ou Canotage et musique... le canotier du dimanche... le petit Canotage... le grand Canotage... les techniques de construction...

Bref, nous allons exciter nos boyaux de la tête pour sélectionner un certain nombre de thèmes, toujours en relation avec le Canotage of course, et tenter de mettre au point une animation pour chacun d'eux. Suite à quoi nous en ferons la publicité pour organiser des "rencontres" payantes à dates déterminées. On regroupera ces visites toutes les troisièmes ou quatrièmes semaines du mois. Je vois d'ici les sourires en coin...

Bien entendu que l'on va prendre des bides ! C'est en marchant que l'on trouvera la bonne voie.

Le succès du Dénicheur n'était pas gravé sur son étrave, au départ nous ne savions pas trop ce qu'il allait devenir, on peut voir aujourd'hui le résultat. Le chemin n'a pas été simple et a coûté du temps et de l'énergie.

Un challenge quoi !

Le chemin parcouru doit nous donner confiance, pendant pratiquement dix ans Noëlle s'est battue parfois avec bien du courage pour mener à bien ses objectifs. Elle a créé un capital sur lequel nous pouvons compter.

À nous de le faire fructifier, pour cela il faut de la volonté, des partenaires, de l'organisation et un brin de folie, sans ces quatre conditions rien ne sera possible !

François Casalis

*GARAGE À BATEAUX :  
suite mais pas fin !!!*

**Cet hiver, Charles avait dit :  
"au printemps nous aurons  
la lumière naturelle dans la  
seconde partie de l'atelier !"**

et Charly et ses drôles de Potes se sont mis au travail ; que je te coupe les profilés, que je te perce, que je te soude, que je te meule, et en plus de temps qu'il ne faut pour le dire, les trois châssis étaient prêts, tout peints et aptes à recevoir les vitres.

L'achat des vitres fût expédié en moins d' un mois et depuis ...

depuis , Charles et son "Bricole band" se sont rendu compte que ma décoration de façade se lézarde, que nombre de planches ont pris des formes bizarres et tentent de reprendre leur liberté , ce qui pose problèmes pour la suite de ma mise en lumière.

Je sais, parce que j'espionne les réunions du mercredi, que la technique de restauration de ma façade est encore à "l'étude". Mon souhait est que cette rubrique ne soit plus de mise à la fin de cet été.

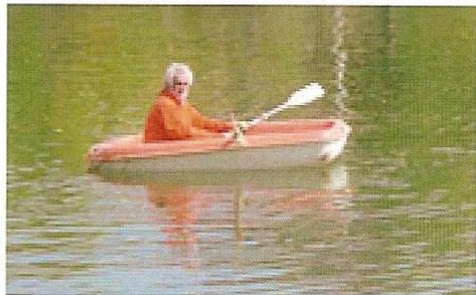
Je dois quand même avouer que l'on s'est occupé de mes problèmes d'eau courante les jours de pluie. Un écoulement des plus robustes mais pas vraiment dans le sens de la pente naturelle a été fait par le duo Roger et Paul.

Qu'ils en soient remerciés.

*Traduction du Garagien  
en français par Cc*

# LE CANOTAGE, vu par un apprenti rameur

*Parlons en, ou plutôt énumérons ses funestes inconvénients :*



Charles à l'apprentissage.

Tout d'abord, la matière première : le bois, pourquoi s'obstiner à maintenir des forêts en l'état, pour les acacias, les chênes et même les acajous utiles à quelques illuminés soucieux de préserver un soit-disant art de vivre par le sauvetage d'un patrimoine archaïque !

En vérité je vous le dis, rasons ces forêts d'un autre âge et plantons massivement du colza (pour les biocarburants), des pavots, du chit et autre marie-jeanne dont notre civilisation à tant besoin pour ces voyages oniriques qui vous changent et vous marquent à vie sans laisser d'ampoules aux mains.

Passons maintenant au cuivre utilisé : on se demande pourquoi, à l'assemblage de ces joujoux antiques pour ados attardés et fiers de l'être, du cuivre pur me dit-on ! inadmissible, inacceptable quand on songe aux problèmes récurrents qu'ont nos usines d'armement, problèmes posés par la pénurie constante de ce noble métal indispensable à l'élaboration de nouvelles munitions réputées propres, à la mise au point de nouveaux explosifs toujours plus efficaces, et enfin à la créations de merveilles telles que drones, avions et navires "furtifs", satellites stratégiques ou mines antipersonnelles.

Nous ne nous attarderons pas sur les colles, vernis, peintures et

autres revêtements dont les composants chimiques seraient plus utiles à l'élaboration de nouveaux engrais, pesticides, colorants et autres édulcorants sans oublier de nouveaux hallucinogènes nécessaires pour s'épanouir dans un monde façonné par l'homme, pour l'homme et enfin débarrassé de ces atavismes qui ralentissent la marche du progrès.

Que peut-on dire d'êtres humains qui, pour le plaisir (affirment-ils) s'obstinent à tirer comme des malades sur des rames à une époque ou pour quelques kopecks il est possible de naviguer à l'aide de moteurs joyeusement pétaradants et à peine plus polluants que le premier 4 X 4 venu.

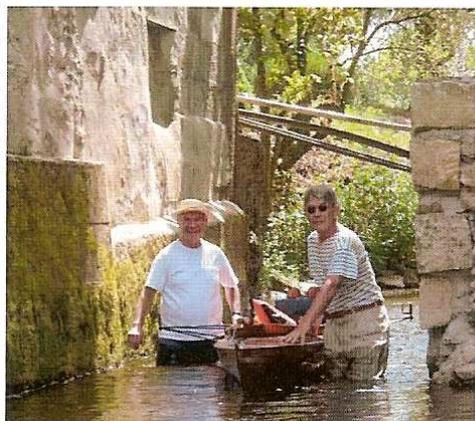
Sans vouloir accabler ces braves gents, il me semble qu'il serait plus profitable à l'économie de voir ces consommateurs qui s'ignorent, hanter les bars, bistrots et même quelques fois les maisons dites "closes" afin d'encourager l'économie locale. Ces mêmes braves gents pourraient, ce n'est qu'un rêve, aider l'élevage équin ou pourquoi pas l'élevage de footeux par le biais de ce créateur de grands frissons qu'est "le pari" même clandestin.

En conclusion, si ces joyeux drilles, les canoteurs, pas les parieurs, veulent malgré l'avancée de la civilisation, continuer à naviguer sur le Fleuve Seine, nous leur conseillons le plastique (fait avec les produits économisés sur les revêtements des bateaux en bois) ou mieux, l'inox ou l'alu qui résistent à la majeure partie des pollutions.

Charles

(Celui qui depuis des mois essaie de tirer sur les pelles et rame toujours comme un cochon)

# RANDOVIENNE pour rameurs avertis



*Un passage périlleux !*

Chaque été, nous adorons découvrir une rivière à bout de bras avec nos yoles. Cette année, nous nous sommes greffés à une descente de la Vienne organisée par l'association "Voiles et canotage d'Anjou" entre Civaux et Cenon sur Vienne. La Vienne est une rivière magnifique et nos amis kayakistes nous ont chaleureusement accueillis sur leur "terrain de jeu" mouvementé. Tout le monde s'est retrouvé à Chatelleraut le dimanche 17 juillet pour les premières "Régates de la Vienne" organisées sur le site de la Pointe de Forclan par la Communauté d'Agglomération du Pays Chatelleraudais. On espère qu'il y aura un vrai ponton pour les prochaines régates !!

## le label Bateau d'Intérêt Patrimonial



Au mois de juin dernier la commission de labellisation BIP a examiné une centaine de dossiers de bateaux sollicitant le label BIP (Bateau d'Intérêt Patrimonial). Dans le lot se trouvaient, *Roastbeef*, *Suzanne*, *Nymphée*, *Quod Amo*, *Sequana* et le *Plongeon* en cours de restauration, six bateaux de notre association.

Cela va faire plus de six ans que Gérard d'Aboville président de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial a initié puis mené à bien la création de ce label.

L'affaire n'était pas simple car en plus de la distinction honorifique le président de la fondation entendait qu'il fallait obtenir un avantage financier pour encourager les candidats à restaurer et entretenir leurs navires.

Si pour les honneurs personne n'est avare pour les distribuer, toucher au porte monnaie de la république est une autre affaire. Il en faut plus à celui qui a vaincu l'Atlantique et le Pacifique à la force de ses bras pour reculer et c'est en décembre 2006 qu'il obtenait, à l'assemblée nationale, un vote favorable à un amendement de la loi n°2006-1771, art 108, que la Fondation avait déposé avec l'accord des ministères, des finances, des transports, de la culture et de la communication et du Conservatoire du littoral.

"Sont exonérés du droit de franci-

sation et de navigation :

- Les embarcations mues principalement par l'énergie humaine dont les caractéristiques sont fixés par décret (il s'agit des bateaux voile-aviron)

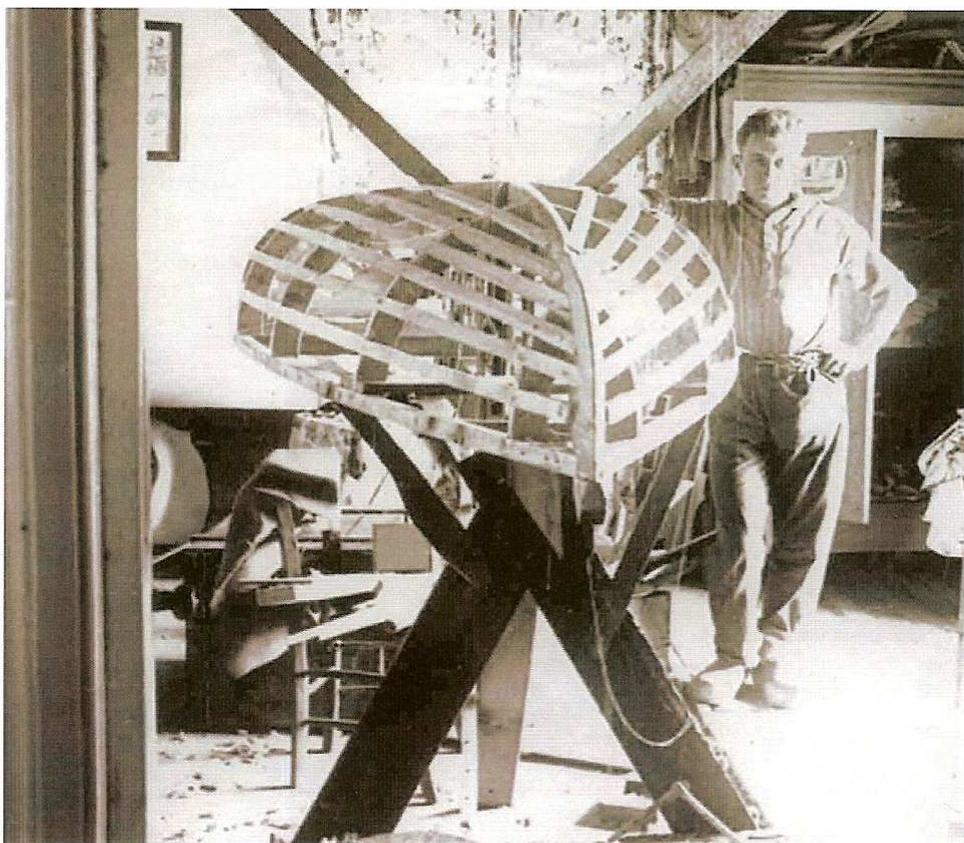
- Les bateaux classés au titre des monuments historiques.

- Les bateaux d'intérêt patrimonial ayant reçu le label de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial dans les conditions fixées par décret."

Jusqu'à présent cette mesure concernait en premier lieu les ba-

eu lieu en juin 2011 dont nos sept bateaux\* !

Il faut se réjouir de cette décision. Il manque à notre pays une banque de données fiable pour les bateaux de son patrimoine. Même s'il est vrai que l'avantage financier ne concerne pas tous les bateaux, les faire labelliser permet d'une part, pour leurs propriétaires, de bénéficier d'une incidence favorable lors d'éventuelles transactions commerciales, d'autre part, d'alimenter une base de données représentant un instrument de grande valeur



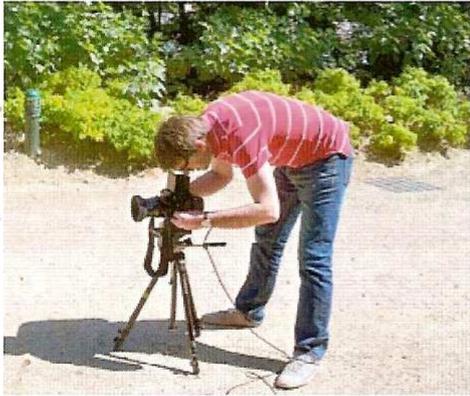
Construction d'un Plongeon. 1933. D.R.

teaux du domaine maritime, 368 bateaux labellisés BIP à ce jour. La Fondation a voulu remédier à cette situation en décidant d'étendre le label (BIP) aux embarcations du domaine fluvial et eaux intérieures. L'annonce officielle sera faite lors du Festival de la Loire à Orléans en septembre prochain. Sans attendre cette date une première labellisation de bateaux fluviaux a

sur le plan ethnographique qui manque cruellement dans notre pays, même si Joconde répond en partie à la question. Ce n'est pas à son moindre intérêt !

François Casalis

\* les BIP Sequana : *Roastbeef*, *Plongeon*, *Chahut*, *Quod Amo*, *Nymphée*, *Sequana*, *Suzanne*



Tous se ressemblent mais pourtant ils sont uniques. Alors comment révéler leurs secrets de formes, les classer et les comparer ?

Que leur carène soit en V ou en U, qu'ils soient grands ou petits, le moyen le plus objectif pour apprécier la diversité des bateaux de la collection reste le relevé de carène. A Sequana, le Yolomètre, ce drôle d'engin à bras articulé a déjà fait ses preuves mais est trop gourmand en temps et en espace. Comment gagner du temps et surtout encombrer le moins possible ? J'ai pensé dissocier la capture des données (mesures) de leur traite-

ment. Il m'est alors venu à l'esprit de monter un protocole de photométrie qui consiste à extraire, grâce à un logiciel adapté, les coordonnées des points relevés sur la coque à partir de photographies. Avec Vincent de Lafaille, nous avons réalisé une série de photographies de Jako, équipé pour la circonstance d'une multitude de petites miroirs autocollants. La seconde phase, c'est-à-dire le traitement des photographies pour en extraire les points, est en cours. Ayant déjà le relevé de ce bateau, nous pourrions ainsi évaluer la viabilité et la précision de cette méthode. Nous avançons pas à pas dans l'inconnu mais les résultats de la première phase sont encourageants. Si les résultats sont concluants, les données ainsi créées pourront aider à mettre en valeur le patrimoine fluvial notamment à travers des bases de données comme Joconde. Une affaire à suivre...

Geoffroy



**Un canoë vers la mer... The French Paddle-to-the-Sea**

En 1941, Holling Clancy Holling écrivait "Paddle-to-the-sea". C'est l'histoire d'un petit garçon, qui ne pouvant voyager hors de l'Ontario (Canada), sculpte un canoë canadien dans un morceau de résineux et le laisse voguer sur la rivière et voyager à sa place vers l'océan. Le livre retrace les péripéties de ce canoë et du personnage appelé "Paddle".

En 2011, soit 70 ans plus tard, un autre canoë (canadien pour rester dans l'esprit de l'histoire) a vu le jour au pays des impressionnistes... Le payeur n'est autre qu'un canotier tout droit sorti des anciennes guinguettes du bord de la Seine. Il est parti de son ponton de Chatou le mercredi 1er juin 2011 à 21h (heure de Paris), en direction de la Manche, après un indispensable baptême au vin blanc en présence de quelques Séquanais. Son parcours jusqu'au Havre pourrait aller jusqu'à 320 km en traversant quatre écluses. Afin d'avoir quelques éventuelles nouvelles, quelques recommandations et l'adresse du site de Sequana y sont gravées.

Nous lui souhaitons que ce ne soit qu'un au revoir et bonne chance petit canoë. Si vous croisez son chemin, donnez quelques nouvelles et envoyez peut-être même une photo ?  
Geoffroy  
(le "père" de ce petit canoë)

**LA FEUILLE À L'ENVERS**

**LA FEUILLE À L'ENVERS**

Numéro 36 - janvier 2011  
Bulletin de l'association SEQUANA  
La Vie de la Rivière en Ile-de-France  
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 : Edmond Ballerín, François Casalis, Jean-Claude Chouquet, Michel Desplat, Christophe Dirlik, Marc-André Dubout, Jean-Jack Gardais, Hervé Teyssier...  
Mise en page : Marie Sophie Besson  
Photographies : Sequana  
**WWW.SEQUANA.ORG**

**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,  
Île des Impressionnistes, 78400 Chatou - Yvelines tél.: 06 12 10 29 47  
**WWW.SEQUANA.ORG**