

LA FEUILLE A L'ENVERS

Numéro 9 - 20 francs

Décembre 1994

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

LA FEUILLE A L'ENVERS

Roastbeef: la renaissance



1892 au Petit-Gennevilliers, en face d'Argenteuil. A gauche, le débarcadère de M. Caillebotte où deux dames attendent... Roastbeef est au mouillage, la grand voile grée. Un train de péniches tiré par un remorqueur que notre spécialiste, Alain Naveteur, a parfaitement identifié : "il s'agit du remorqueur UNION de la Société de Remorquage et Batelleries Réunies, l'année même de son lancement, puisqu'il avait été construit à Nantes en 1892 ; il fut vendu à la Société Péketty Freres en 1932 et doit toujours être en service sous la devise Apollo". (photo P.Lefèvre, Musée du Vieil Argenteuil)

Jun 1995.
Le projet définitif de la gare d'eau du Pont de Chatou sera présenté au public par l'équipe Sequana/Ville-de-Chatou, candidate au concours du Patrimoine des Côtes et des Fleuves de France.

Jun 1995.
Le lancement de "Roastbeef", voilier de 1891, dû au crayon de Gustave Caillebotte, sera proche. Le présent numéro de la "Feuille à l'Envers" lui consacre une bonne part de ses colonnes. Néanmoins nous sommes impatients, nous voudrions aller plus loin, plus vite ! Prenons une minute tout de même pour regarder le chemin parcouru.

Nous n'étions pas nombreux en 1986 à nous indigner de la destruction des bateaux du canotage. Un article, une ou deux interventions d'urgence, des épaves stockées ici ou là. Le mouvement a été suivi et on ne compte plus les restaurations en cours. Il était temps ! Et

pourtant, il reste beaucoup à faire...

EDITORIAL

Nous n'étions pas nombreux en 1987 à réveiller la mémoire collective des rivières en faisant l'apologie du monde merveilleux du canotage (chez Fournaise et ses voisins). Canotage ! le mot était banni par les sportifs, ignoré par les autres et pourtant ...

suite en page 2

Sommaire

Editorial	1
Nouvelles en rac	2
Les expositions	2
De Caillebotte à Deraïn	3
Si vous aviez vent...	3
Poids et détails d'un 30 m ²	4
Dossier de presse de Roastbeef	5
Roastbeef, 100 ans après	6
L'aventure des Neuneus	7
Les plans de Roastbeef	8
Traces de la Grenouillère,	10
La Grenouillère en 1869	11
Servante à la Grenouillère	12
Eléments d'architecture	14
Constructeurs de bateaux	16
Fiction autour du canotage	16

Nous n'étions pas nombreux en 1988 à Douarnenez, sur un stand de 9 m², avec de malheureuses photocopies collées au mur et une yole qui tenait par la colle...

Nous n'étions pas nombreux en 1991, pour organiser le rassemblement de Chatou. Heureusement nos amis sont venus à la rescousse.

Entretiens, Sequana se déplace :
- à Henley, en Angleterre, au Traditional Boat Rallye,
- à Kuopio en Finlande,
- à Venise pour la Vogalonga, rassemblement annuel d'embarcations à l'aviron le plus étrange qui soit, dans une ambiance extraordinaire...

Nous étions déjà un peu plus nombreux à Brest 92 : les Floteurs de Clamecy, La Jolie Plaisance d'Enghien, les Anciens et Amis de la Batellerie de Poses, les Cordiers de Fin d'Oise étaient à nos côtés pour renforcer la présence des marins d'eau douce à la pointe de la Bretagne.

Nous étions encore plus nombreux en 93 à Poses au "Rendez-vous à la Dernière Ecluse" pour renouer le dialogue entre marinières et plaisanciers.

Bref, sans faire d'auto-satisfaction, SEQUANA peut être fière du chemin parcouru. Nous travaillons en essayant chaque fois :

- d'améliorer la qualité des actions entreprises,
- de permettre à chaque adhérent d'explorer le domaine qui l'intéresse,
- d'ouvrir notre action sur l'extérieur, vers le public, les riverains, les associations, les collectivités, les individus.

Vous tous qui travaillez à la gloire du patrimoine de notre rivière, la Seine, ne relâchez pas votre effort. Nous avons de grandes et belles choses à découvrir et à partager.

Joyeux Noël !

François CASALIS

NOUVELLES EN "RAC"

Notre traditionnel pique-nique des lingots a eu lieu le 2 novembre dernier. Il fallait mouiller les canoës qui n'avaient pas vu l'eau depuis longtemps. Il y avait un vent à décorner les boeufs (rares) qui a bien gêné nos rameurs. Cette sortie nous a montré que les nouvelles activités de Sequana nous ont un peu détourné de notre flotille et qu'il faudrait bien revenir s'en occuper.

Malgré le programme chargé de l'association, nous avons quand même navigué cet été avec le voilier Sequana de conserve avec le canoë français Yévé.

Le week-end du 15 août avait été réservé pour la Fête des Canoës de Rolle, sur le Léman, au pays de Mayu. Au milieu des 80 bateaux du patrimoine lémanique, nous avons navigué avec l'Hirondelle et le canoë français Yévé.

Nous n'avons pas manqué le Rendez-vous de l'Erdre, mais c'est le vent qui a manqué. Les pêcheurs nantais ont pu voir le spectacle d'un canoë français remorquant l'Hirondelle à la remonte. Une ballade sur l'eau toujours aussi jolie, mais dont l'image était altérée par une arrivée à Nantes dans la fumée des merguez-frites, dommage !

Nous étions à Yerres le jeudi 15 septembre, aux Rencontres autour de G. Caillebotte.

Nous avons rencontré le Docteur Chardeau, descendant Caillebotte qui nous a présenté un album de photos de Martial Caillebotte (beaucoup de yachting). Nous avons pu assister à la projection du très beau film d'Alain Jaubert, réalisation Emmanuel Laurent.

Après les cormorans qui hantent le pertuis de la Morue, nous avons vu cet été s'installer des hérons cendrés dans l'île Fleurie, côté Carrières-sur-Seine. Il va y avoir de la concurrence sur l'ablette, et ceux-ci n'ont pas de carte fédérale !

Comme nous le disions dans le numéro précédent, Sequana participé à la Fête des Impressionnistes de Chatou. La pelouse de la Maison Levaneur était couverte d'acajou avec toutes les yoles, canoës et périssoires, sortis pour l'occasion. Attraction cette année, les catoviens ont découvert Roastbeef : l'équipe avait monté les gabarits sur un long chevron de manière à simuler le volume du navire. Les T-shirts se sont bien vendus. Une tombola avec une demi coque de Roastbeef pour lot a rencontré un vif succès. Le soir les bateaux de Sequana animaient la fête vénitienne.

Un sociétaire marnois de Sequana nous fait savoir que, suite à l'appel lancé par notre président à l'A.G. de 1993, il a stocké dans son sous-sol 300 kg de plomb destiné au lest de Roastbeef : il attend qu'on vienne en prendre livraison.

Le vendredi 25 novembre, François Casalis et Benoît Noël ont animé une conférence à l'Espace Culturel des Grésillons de Gennevilliers : "Au temps des Impressionnistes, le canotage de Gennevilliers à Bougival". Le 9 décembre, à son tour, Daniel Charles, directeur du conservatoire international de la plaisance de Bordeaux, traitait de "Gustave Caillebotte, architecte naval".

Nous n'oublions pas Le Rendez-Vous de Poses 95, prévu pour les 9 et 10 septembre 1995.

Tous les samedis et dimanches d'octobre, de novembre et décembre, la construction du "Roastbeef" se poursuit à l'Espace Culturel des Grésillons.

Le Roastbeef, commencé à Carrières-sur-Seine, puis assemblé à Gennevilliers, va revenir à Chatou, en face du Musée Fournaise, dans un atelier de chantier, "en planches d'enlèvement facile", comme on disait à l'époque.

Edmond BALLERIN

A voir les expositions de :

Caillebotte au Grand-Palais, jusqu'au 15 janvier 1995,

Derain, au Musée d'Art Moderne jusqu'au 19 mars 1995,

Masques de Derain, au Musée Fournaise de Chatou.

Derain sculpteur, Galerie de France, du 15/12 au 15/2 1995, 52 rue de la Verrerie, Paris 4ème

De Manet à Caillebotte, jusqu'au 30 décembre, au Centre Culturel de Gennevilliers

Bel hommage aux Impressionnistes et à Gustave Caillebotte pour le cent-

naire de sa mort en cette ville, réalisation de la Ville de Gennevilliers, conseillée par Patrice Bachelard et Jean-Marie Baron : plusieurs films et audiovisuels de grande qualité y sont présentés, et... "Roastbeef" en construction qui attire beaucoup de monde. Une galerie est réservée aux Impressionnistes vus par les enfants. C'est plein de spontanéité.

De Caillebotte à Derain

O héc du bateau !
Eh, les jeunes du
Roastbeef !
C'est formidable,
votre équipe et votre tra-
vail : quand on est en groupe,
on peut faire des merveilles !

Caillebotte et ses amis Impressionnistes étaient jeunes : ils voulaient peindre en plein air, ressentir dans leurs toiles une atmosphère un instant de vie, un frémissement... Ils ont scandalisé les salons officiels et l'Académie et ont bouleversé la peinture mondiale.

Vous aimez les bateaux, leur belle forme, la matière riche du bois, et vous imaginez votre bateau sur l'eau. L'impressionniste était réalisé avec le même enthousiasme.

Regardez ! Regardez ! Ressentir une émotion, un bonheur, seul ou avec des copains, comme on veut, surtout sans discours, sans explication, sans théorie ! Cela doit être une image personnelle.

Au début du siècle, à Chatou, Derain et Vlaminck révolutionnaient à leur tour la peinture : "l'École de Chatou" : ils avaient vingt ans, ils étaient enthousiasmés, se passionnaient et s'amusaient. Peindre avec des couleurs pures directement sorties du tube tout ce qu'ils voyaient et ressentait, un pari fou, mais partagé avec quelques amis, les "fauves", Matisse, Braque etc...

Les couleurs des fauves étaient hardies, mais regardez : un champ de poireaux, il est bleu et même violet, une maison peut-être rose vif ou ocre, selon la lumière. Au printemps les branches des arbres sont roses, la mer et la rivière prennent toutes les couleurs imaginables. Le fauvisme fut un des mouvements les plus forts de ce siècle.



La rivière ou après-midi d'été - André Derain 1904

C'est dans leur jeunesse que les peintres sont les plus sincères, qu'ils peignent avec fougue et bonheur. Ce sont les critiques d'art qui établissent des théories. Ce qui compte chez les peintres c'est leur peinture. Tout ce qu'on peut dire autour, c'est de l'anecdote; cela n'a pas d'intérêt. Ouvrez les yeux un maximum comme vous regardez amoureuxment votre bateau qui prend forme.

Bravo l'équipe du Roastbeef, jeunes et moins jeunes, car l'enthousiasme et la joie de vivre n'ont rien à voir avec l'âge.

Vive Derain, vive Caillebotte, vive le Roastbeef.

Isabelle OUTIN

Si vous aviez vent...

Si l'équipe du Roastbeef est active et homogène, chaque garçon y est indispensable et complémentaire. Mais nous devons reconnaître ici que deux d'entre eux nous ont particulièrement bluffés: ce sont Franck et Pascal. Franck, skipper de profession s'est proposé de faire les plans à partir des reproductions imprécises du "Chevreux" et de tout l'échantillonnage. En réalité il a planché seul sur le tracé pendant plusieurs semaines pour obtenir les plans au 1/10 avec toutes les coupes, en prenant conseil auprès d'un architecte naval, François Sergent. Cela a permis de faire le tracé grandeur nature avec les

"Charpentiers Réunis". On connaissait déjà la compétence de Pascal pour restaurer et même quelquefois reconstruire nos vieilles coques : mais de là à construire "Roastbeef" qu'il a fallu presque réinventer ! Pascal, menuisier-ébéniste de profession, se révèle sous nos yeux, charpentier naval, maîtrisant des techniques très spécifiques, et réalise là son chef d'oeuvre comme les Compagnons du Tour de France. Ces deux acteurs principaux du projet ont fait preuve d'une capacité d'adaptation en dehors de leur véritable profession : paradoxalement, ce sont ceux pour qui l'avenir profes-

sionnel est le plus sombre. Alors, si vous aviez vent... Appelez Sequana au 39 13 04 25

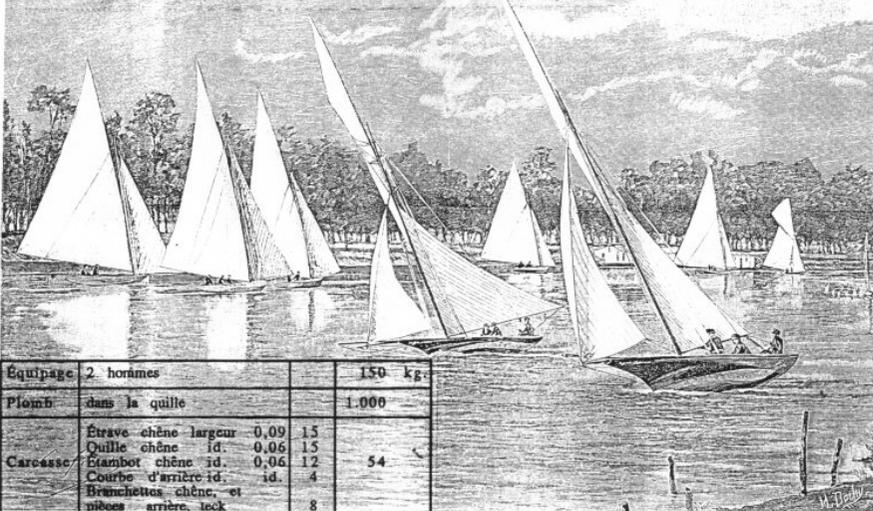
Martine DELAHAYE,
Gilles et Isabelle OUTIN

N.D.L.R.

(1) C.M. Chevreux fut un architecte naval de renom contemporain de G. Caillebotte : son *Traité de la Construction des Yachts à Voile* est réédité par le *Chasse-Marée*.
(2) On entend par *échantillonnage*, l'ensemble des dimensions des parties structurales du bateau (*Larousse*).

Poids et détail de construction d'un 30 mètres de voileure

(article paru dans le Yacht en 1892)



Équipage	2 hommes		150 kg.
Plomb	dans la quille		1.000
Carcaïss	Etrave chêne largeur	0,09	15
	Quille chêne id.	0,06	15
	Étamot chêne id.	0,06	12
	Courbe d'arrière id.	id.	4
	Branchettes chêne, et pièces arrière, teck		8
Bordés : les deux bordés du bas en pitchpin de 0,020. Le reste en cédrat ou sapin de 0,015.	Galbords		14
	1 ^{re} virure		14
	2 ^e virure		13
	3 ^e virure		12
	4 ^e virure		10
	5 ^e virure		9
	6 ^e virure		9
	7 ^e virure		9
	8 ^e virure		10
9 ^e virure		11	
Carreaux		12	123
Membrures	80 m. acacia de 0,020 x 0,015 à 220 grammes par mètre		17
Scerres	Pitchpin de 0,060 x 0,020		9
Barrots barrotins élongis	chêne, 0,025 x 0,040 22 m. à 900 g par m.		18
Pont	White-pin 0,015 et plat-bord en teck, même épais.		35
Cockpit et banc			20
Gouvernail et barre			8
Doublement	3 dixième de millimètre		35
Varangues et ferrures de grément			20
Pompe			5
Espars	Mât		20
	Beaupré		3
	Bôme		6
	Pic		6
Tangon		5	40
Voiles			8
Haubans, drisses, poulies et divers			8
Total			1550 kg.

M. Caillebotte, l'auteur des plans du Léopard, et qui nous l'avait obligeamment communiqué, a bien voulu nous fournir à ce sujet quelques notes qui en seront un utile complément, comme contribution à l'étude de cette très intéressante série des 30 mètres, si brillamment inaugurée à Argenteuil.

On sait, dit-il, combien est importante l'exécution d'un plan d'un yacht : il faut, avant tout que les intentions de l'architecte naval soient fidèlement remplies par le constructeur. Or, la question consiste, un poids étant donné, à mettre la plus grande quantité de ce poids aussi bas que possible, sans rien sacrifier, bien entendu, de la solidité. Il est du reste prouvé, que ce ne sont pas les gros échantillons qui constituent la solidité d'un bateau, mais plutôt des échantillons suffisants, et bien reliés entre eux.

J'espère donc que quelques-uns de nos lecteurs trouveront intéressant de connaître les détails de construction d'un petit bateau de 30 mètres de voileure. Un grand nombre de ces bateaux ayant été construits sous mes yeux, les poids que je donne ont été relevés exactement par moi sur la balance et cette construction a déjà pour elle l'expérience de trois années.

Si l'on pense à quel degré de légèreté on arrive aujourd'hui en Angleterre, pour les petits bateaux, on trouvera sans doute que nous sommes bien en arrière, mais l'exagération peut avoir de mauvais côtés. La construction indiquée ci-dessous, bien que suffisamment légère, peut être encore allégée ; il ne faut pas oublier toutefois que pour obtenir 50 kilogrammes d'économie en poids, on risque de dépenser 500 francs. C'est un peu cher.

Le plan donné est celui d'un bateau déplaçant 1.550 kilos environ. L'équipage (deux hommes) est compris dans le poids total. Si l'on y ajoute le lest, soit 1.000 kilos, il rest 400 kilos pour la coque, la voileure et le grément. On verra qu'il n'est pas très difficile d'arriver à ce résultat.

Je n'ai pas tenu compte, dans le poids des clous, des vis, peinture, mastic, etc.; mais, d'autre part, de tout ce que j'ai pesé sur la balance, il convient de retrancher le rabotage, grattage, etc. A peu de chose près ces deux quantités s'équilibrent.

Dossier de presse

GENNEVILLE

LA RECONSTRUCTION DU VOILIER "ROASTBEEF", DE GUSTAVE CAILLEBOTTE ET SES SEPT SEULS

A l'occasion du centenaire de la mort de Gustave Caillebotte, peintre impressionniste, sept jeunes, membres de l'association Sequana, entreprennent la reconstruction du "Roastbeef". Récit d'une aventure.

EDITION ILE-DE-FRANCE MERCREDI 28

Libération

DERIVEUR LE TRAPÈZE FACILE

VOILERS

ILE-DE-FRANCE

Le Roastbeef de Caillebotte reconstruit

L'association Sequana, qui se propose de préserver le patrimoine fluvial d'Ile-de-France, a décidé de lancer la reconstruction du "Roastbeef", bateau de la jauge de 30 mètres carrés, créé par le peintre impressionniste Gustave Caillebotte. Les plans de cette coque harmonieuse, de 8 mètres de long pour seulement 1,63 mètre de large, ont été retrouvés et certains pièces, remarquablement bien conservées, ont été retrouvées dans l'atelier de l'architecte parisien, à Chatou, avec le plan de la quille de l'étrave, de l'échouage et la construction des premiers gabarits de coques. Avec son concours, l'association Sequana a obtenu le droit de reconstruire le "Roastbeef", dernier bateau possédé par Caillebotte, premier d'être un intérieur d'époque de la Seine, née en cours inférieurs à deux pieds de Paris de la Belle Époque. Autour de ce projet, on tra-

avec intérêt l'ouvrage de Daniel Charles, "Le Musée Caillebotte", qui évoque les œuvres picturales et architecturales de cet éminent artiste.

donc un séminaire à Avon, le 29/11/04.



Le Roastbeef en cours.

LE FIGARO

premier quotidien national français

C 22 VENDREDI 16 SEPTEMBRE 1964 (N° 15 579) ÉDITION DE 3 HEURES - PRIX : 6,00 FRANCS

En marge de l'exposition au Grand Palais Le « Roastbeef » de Caillebotte en voie de reconstruction



LOISIRS NAUTIQUES

YACHTING

Reconstruire Roastbeef

Plus d'un siècle se passe ces deux siècles. Membres actifs de l'association Sequana, leur projet est la mise en œuvre de sept voiliers de voiles de 30 mètres carrés. La reconstruction de cet évènement de la CVP (Cercle de Voile de Paris).

le Courrier des Jeunes

HEBDO

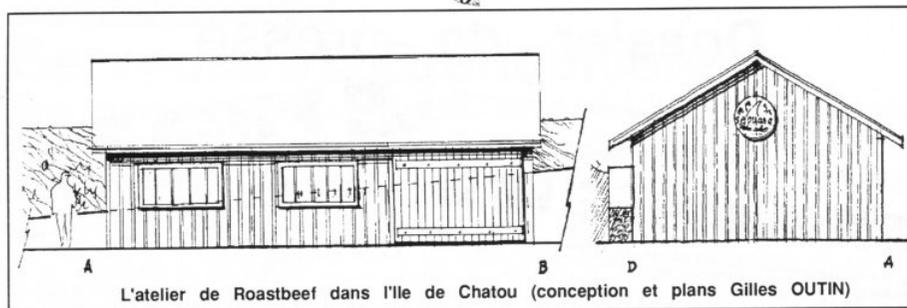
CHATOU

Ces fans du "Roastbeef".

Sept membres de l'association Sequana commencent un projet fou : reconstruire le Roastbeef, voilier construit par Gustave Caillebotte à la fin du siècle dernier. Une occasion de se rappeler que yachting et impressionnisme ont fait l'histoire de la Seine.

Nous tenons à remercier tout particulièrement les personnes qui nous soutiennent dans ce projet :

- 1° les 500 souscripteurs qui portent fièrement les couleurs de Roastbeef,
- 2° la Ville de Gennevilliers,
- 3° la Ville de Chatou,
- 4° l'Association des Amis de la Maison Fourmaise, Chatou,
- 5° la société AMAD de Carrières-sur-Seine,
- 6° et tous ceux qui nous ont fait don de leur temps ou de matériel....



L'atelier de Roastbeef dans l'île de Chatou (conception et plans Gilles OUTIN)

Roastbeef : 100 ans après

«Il serait vain de vouloir distinguer l'architecte de l'artiste, l'un éclaire l'autre, tous deux se répondent, se comprennent et se sont épaulés, pour vivre au grand vent l'une des plus formidables aventures personnelles de la fin du 19^{ème} siècle»

Un siècle plus tard l'équipe du *Roastbeef* vit, elle aussi, une formidable aventure personnelle : faire revivre le *Roastbeef* l'un des derniers voiliers conçus et réalisés par Gustave Caillebotte. Entamée il y a un an, le projet prend son réel essor à partir de février de cette année.

Notre premier objectif est alors d'informer le public sur nos intentions. Les municipalités de Chatou et de Gennevilliers (ville où Caillebotte fut un temps conseiller municipal) mettent à notre disposition un emplacement sur leurs marchés. Ainsi, de mars à juillet, toute l'équipe présente avec grand enthousiasme le *Roastbeef* (sur plans...) à un public, il faut le dire, plus habitué à voir des vieux gréements en Bretagne qu'en région parisienne !!

Nous profitons de l'occasion pour lancer une souscription publique : la vente de T-shirts à l'effigie du *Roastbeef*. Le succès est immédiat et dépasse nos prévisions.

En parallèle, un dossier de presse est réalisé et envoyé à la presse. Dès le mois suivant, les revues traitent déjà du projet.

Sur le plan technique, ça bouge aussi. Franck s'enferme dans son une-pièce-cuisine pendant un mois et réalise les plans du bateau au 1/10^{ème}.

Pascal prend le relais et entame le découpage et l'assemblage des premières pièces : gabarits de couple, calibre d'étrave, d'étambot et de quille. Hardi les gars, vire au guindeau ! L'été arrive, et un rendez-vous qui nous tient à cœur approche : la Fête des Impressionnistes à Chatou. Voilà en effet une formidable occasion de montrer à nos souscripteurs et aux nombreux catoviens le *Roastbeef*, ou tout au moins son «squelette».

Dès le 8 octobre, *Roastbeef* s'installe à Gennevilliers dévoilant sa ligne élan-

cée ; il attire de nombreux regards, suscitant déjà un fort courant de sympathie. La semaine suivante Pascal entame avec Jacky (charpentier des Charpentiers Réunis de Cancale, notre conseiller technique) l'assemblage des pièces de charpente. Vendredi 14 octobre, le premier bordé est posé. Champagne ! Et pour respecter la tradition, un bouquet de fleurs est apposé à l'extrémité de l'étrave. Le rythme imposé par le planning de construction nous oblige à préparer et à poser deux bordés par week-end. Nous instaurons alors un roulement (certains diraient des quarts...) ce qui permet à l'infatigable Pascal de travailler sur le chantier avec deux d'entre nous chaque week-end. A la fin novembre, dix-huit bordés sont posés.

La route est encore longue et le chemin parsemé d'obstacles (principalement financiers) mais rien au monde ne pourra altérer notre enthousiasme de voir un jour prochain naviguer *Roastbeef*.

Yann LE NY

Participez avec nous à la reconstruction de Roastbeef en achetant les T-Shirts à son effigie

Caractéristiques : pur coton, qualité supérieure 180g, impression sérigraphie

Couleurs : bleu-marine ou blanc

Tailles : S, M, L, XL

Prix : 100 F

Envoyez votre commande et règlement à :

SEQUANA - Hotel de Ville - 78400 CHATOU - Tél. 39 13 04 25 (+rép.)

Chaque T-shirt sera livré avec un bon de souscription de Roastbeef.

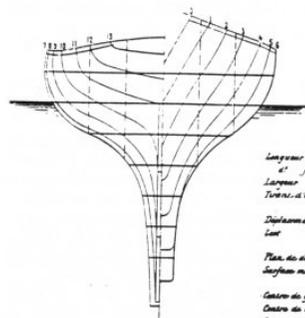
L'AVENTURE DES NEUNEUX

5 octobre, 18 heures, branle-bas de combat devant l'atelier AMAD de Carrières-sur-Seine. Une multitude de véhicules patiente devant la porte. Le puzzle *Roastbeef* est en route. Hé oui ! après plusieurs mois de fabrication dans l'ombre, le grand jour est arrivé. Le chargement des pièces se fait méthodiquement. La quille, l'étrave et l'étabot sont chargés dans un premier véhicule. Dans un autre suivent les gabarits de forme, membrures, lattes, etc... Bref, au bout d'une heure, *Roastbeef* quitte cet atelier où, il faut le dire, il aura vu le jour. Une seule angoisse me pèse depuis quelques temps : « est-ce que tout ce travail effectué depuis plus de quatre mois portera ses fruits ? » Toute la question restait en suspens jusqu'à l'arrivée cinq jours plus tard de Jacky, le maître-charpentier, pour l'édification de la structure et l'assemblage des membrures et varangues. Rien qu'une seule erreur, quelque'elle soit, pourrait être fatale. Nous devons être prêts pour cette exposition et il fallait que rien ne vienne entraver la bonne marche de cette fabuleuse aventure. Arrivés sur place nous installâmes les gabarits sur un support provisoire pour l'inauguration. Le bateau restera exposé ainsi pendant le week-end. Mais le lundi, la sentence tombait... Rendez-vous fixé à 8 heures sur le chantier avec Jacky. La tension était à son comble. Notre charpentier n'arrivait toujours pas : 10 h 30, personne. Tout ce temps qui défile ne faisait qu'aggraver mes doutes. 10 h 45... ah le voilà ! nous échangeons à peine quelques mots en prenant un café. Premier regard du « Maître » sur le stand ! Il ne dit rien, soulève une planche par-ci par-là, regarde la forme des pièces et sourit... Qu'est-ce que cela peut bien vouloir dire ? Se serait-il déjà rendu compte d'une monumentale erreur ? Non : il s'appropriait juste à rouler une cigarette qu'il ne

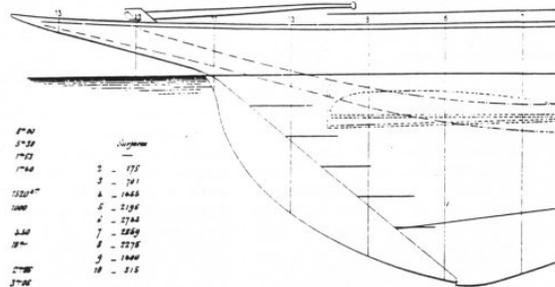
quittera qu'à la fin de la semaine. A présent l'heure était au travail. Collage de la quille, réglage des gabarits, découpe des varangues, etc... et il ne disait toujours rien... Pensait-il qu'il fallait coûte que coûte monter ce bateau même si certaines choses n'allaient pas ? J'essayais de lui poser quelques questions, mais elles restaient sans réponse. Résigné, je continuais de suivre le cours des choses. Les jours passaient et voyant le bateau se parer de gabarits, lattes, renforts, cales, je me disais que si n'avais pas de remarque de sa part, c'est que nous étions sur la bonne voie. Le passage régulier des membres de l'équipe me soulageait quelque peu, malgré toutes les interrogations qu'ils se posaient. La fin de la semaine est proche, la fatigue est là mais tout le monde est présent : la structure est dressée et nous allons poser le premier bordé. Moment d'intense émotion, Jacky m'expliquait la marche à suivre pendant que certains tendaient l'oreille pour essayer de comprendre, d'autres se contentaient de prendre des photos. Tout le monde participe à ce grand moment de la renaissance de *Roastbeef*. Vendredi en fin d'après-midi, ça y est, il était posé; Thierry parcourait Asnières et Gennevilliers à la recherche d'un bouquet de fleurs, car la tradition veut que l'on fleurisse l'étrave à la pose du premier bordé. Il revient avec un bouquet et, bien sûr, le champagne. Nous levons notre verre à la santé du bateau, car, à partir de ce moment, nous pouvions le nommer ainsi ! Me voilà soulagé pour de bon. Mais la route sera encore longue, il faudra continuer pendant ces trois mois d'exposition, à faire avancer le projet, le planning est serré : il ne faudra pas perdre de temps. Je décidais donc de faire des équipes pour assurer un roulement pendant les week-ends. Nous ne pouvions pas être plus de trois sur le stand, moi compris. Et c'est là

que les choses sérieuses ont commencé. Sur place dès 8 heures du matin, les samedis et dimanches, Vincent, Thierry, Yann, l'équipe des premiers *neuneux* de cette longue aventure, sont frais et dispos (enfin presque...) pour attaquer de pied ferme le façonnage de leurs bordés. Les explications commencent, bien assimilées par tous, mais pas évidentes à mettre en oeuvre (j'ai oublié de vous préciser la signification de *neuneu* = personne ayant à peu près toutes ses facultés mentales et découvrant qu'elle possède deux mains et dix doigts et qu'ils peuvent s'en servir !). Les gestes sont hésitants, maladroits. La peur de l'erreur les hante. Toutes les trente secondes mon nom résonne comme un appel à l'aide. Rien de grave, ils veulent juste être rassurés. Au bout de quelques heures leur premier bordé est prêt. L'excitation les gagne et veulent en finir, le voir posé pour exorciser leurs angoisses. Une couche de minium sur les parties qui seront en contact, et la pose peut commencer. L'un guide la mise en place du bordé, l'autre pose les serre-joints. Ça y est, il est en place. Le vissage peut commencer. J'ajuste quelque peu cette mise en place, et les voilà livrés à eux-mêmes. Quelques dérapages avec le vilebrequin, mais rien de grave. Je donne le dernier coup de scie pour l'ajustement à l'étrave. C'est fait, leurs visages s'illuminent et ne peuvent dissimuler leur joie. Malgré leur semaine de travail et un week-end bien chargé, leur bonheur étouffe la fatigue. Et c'est la joie d'avoir réalisé une des pièces du bateau qui les fera de nouveau revenir pleins de tonus les week-ends suivants. Les équipes se sont succédées jusqu'à ce jour, et pour ceux qui ont déjà vu le bateau, la réussite de ce projet n'est plus à démontrer.

Le Charpentier, Dob



Longueur totale	17 ^m 20		
et jûbâture	17 ^m 20		
Largeur	1 ^m 75		
Tirant d'eau	1 ^m 20		
Déplacement	1520 ^{kg}		
Leur	1000		
Plan de sursis	3 ^m 60	1	175
Longueur massive	10 ^m	2	201
Centre de gravité	1 ^m 70	3	160
Centre de sursis	3 ^m 20	4	2196
Centre de mesure	1 ^m 70	5	2700
		6	2869
		7	2276
		8	1600
		9	216



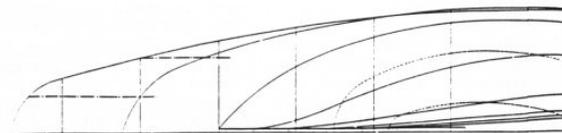
ROASTBEEF

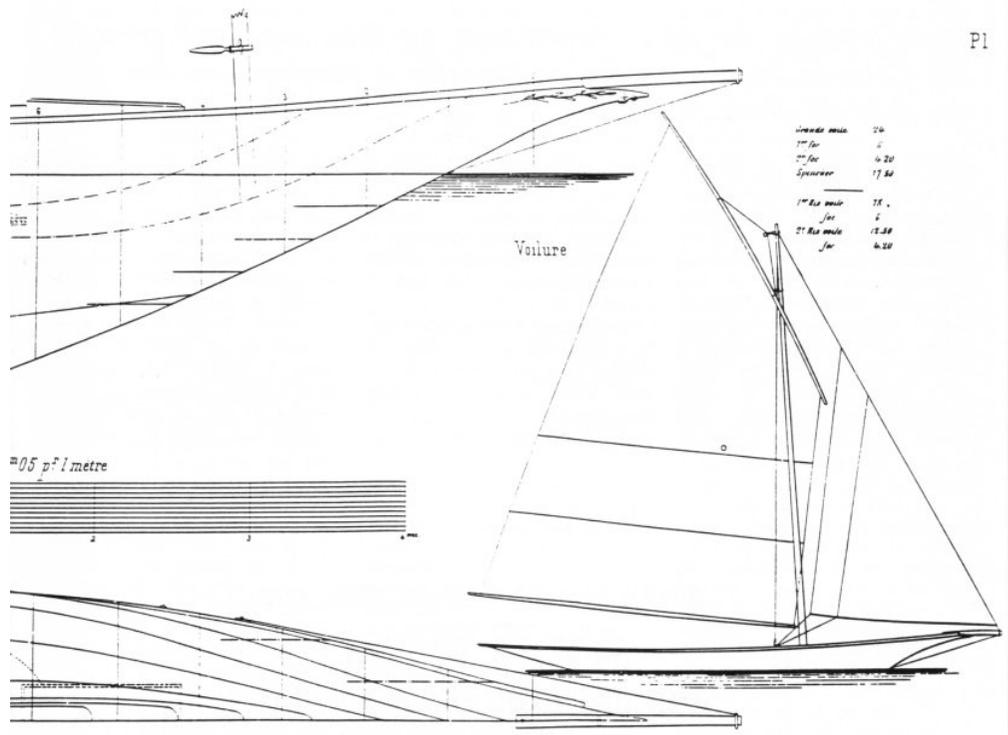
Plans de M. G. Caillebotte.

Plan des Formes.

D'après le *Traité de la Construction des Yachts à voiles* par C. M. Chevreux, 1898, réédité par le *Chasse-Marée - Ar-men*

Echelle







Traces de La Grenouillère

Dans le cadre de notre participation au Concours du Patrimoine des Côtes et Fleuves de France. Isabelle et Martine nous font part du fruit de leurs recherches.

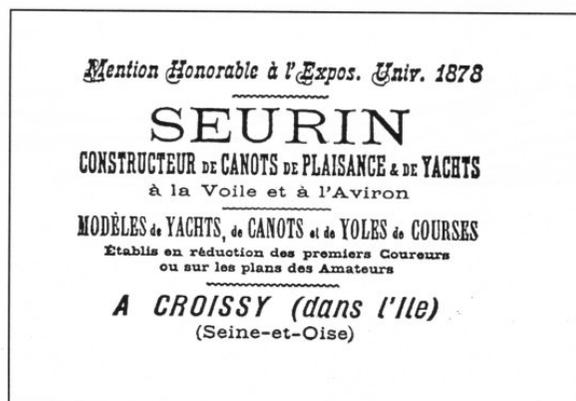
Nous avons retrouvé aux Archives de Versailles le plan de l'Île de Croissy, occupée par Seurin en 1858 où figuraient différents bâtiments (toutes ces constructions étaient en planches d'un enlèvement facile).

"cabines du batelier, débit de boissons et serre des ustensiles de bains, cabinet des baigneurs (hommes et femmes), tente couvrant les tables, tir de salon, tentes dites de campement pour baigneurs, hangars pour remises à bateaux, bains à fond de

bois, grand hangar pour remiser les bateaux. En 1889, une partie de la Grenouillère a brûlé. Le nouveau propriétaire, Monsieur Saintard y a installé le pavillon suédois de l'Exposition Universelle, ou bouillon Duval.

Mais le hangar à bateaux côté Croissy a sans doute subsisté puisqu'on le retrouve dans les souvenirs de Madame Bonnot, petite fille de Monsieur Saint-Léger : ce dernier a acheté la Grenouillère en 1913 à Mon-

sieur Saintard. D'après les souvenirs de Madame Bonnot, Monsieur Saint-Léger avait été exproprié au moment de l'élargissement et la canalisation du bras de Marly, ce qui a entraîné la disparition du "camembert". Il avait démonté le garage et remonté dans son jardin à Croissy. Il restait encore quelques bateaux pendant la dernière guerre. Le garage a été ensuite vendu à Monsieur Rossignol qui l'a reconstruit du côté des usines Pathé, et quelques jours après, le premier VI



Publicité des Ets. Seurin dans l'Annuaire du Rowing Européen en 1881

II La Grenouillère en 1869

Extrait d'un texte de Paul PARFAIT
1869 (Doc. Hournon)

De toutes les stations balnéaires adoptées par le Paris toqué, je n'en sais pas de plus pittoresque ni de moins mélancolique que ce bout de plage, large comme la main, qui borde la rive orientale - oh ! oui, orientale ! - de l'île de Croissy et qui s'appelle sans façon La Grenouillère.

Pourquoi la Grenouillère ? Ce lieu doit son nom aux batraciens qui furent ses premiers hôtes, ou seulement, par une insolente image, aux baigneurs des deux sexes qui y clapotent aujourd'hui ? Les savants sont perplexes ? Mais est-ce bien le cas de livrer son esprit aux tortures que l'étymologie lui inflige. Nommer la Grenouillère, n'est-ce pas assez dire ?

Tout le monde connaît, ne fût-ce que pour avoir côtoyé les roseaux à bord

du pyroscaphe qui fait le service entre Rueil et Bougival, ce long et étroit bouquet d'arbres qu'on nomme l'île de Croissy, et encore l'île d'Aligre, et encore l'île de la Chaussée, et encore l'île Gauthier, et encore l'île de la Loge.

Quelques hardis canotiers en firent la découverte il y a de cela trente ou quarante ans au plus. Ils en baptisèrent les côtes peu accidentées, de manière à en laisser le souvenir dans la mémoire des peuples. C'est à eux que nous devons de connaître aujourd'hui *le Cap du Chien mort*, *l'anse de l'Homme tout nu*, *le mouillage Infect*, *la berge des Souffleurs* et tant d'autres devenus célèbres.

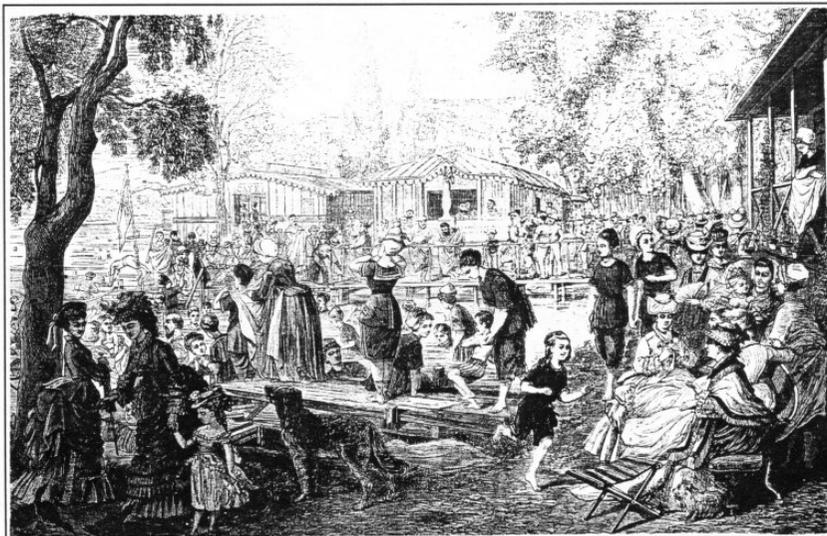
Si l'île a plusieurs noms, sa capitale n'en a qu'un : *la Grenouillère*. Elle se compose d'un établissement de bains tout primitif avec balcon rustique sur l'eau, et d'une série de petits enclos où les châtelains des environs remi-

sent leurs chaloupes, enclos ornés de niches en bois où sèche ordinairement leur attirail de baigneur ou de canotier.

Fendre l'onde à tour de rôle du bras et de l'aviron, se hâler, chanter, boire, fumer, rire, faire succéder une sieste réparatrice à la gymnastique faite en pleine eau, savoir remplacer à temps le plat... dos aquatique par un plat ventre dans l'herbe, ce sont les plaisirs innocents du lieu. Ce ne sont pas les seuls.

O Grenouillère ! Qui chantera tes échos gouailleurs, tes ondes folles où fraternisent gaiement le sexe qui naît faible et celui qui le devient ! qui chantera tes yoles surchargées de passagers pas sages du tout, tes fâneurs savourant à l'ombre la douceur du faniente ou le spectacle des grasses ! et tes nymphes, ô Grenouillère ! qui les chantera, ces nymphes qui, comme celles du poète, fuient vers

Les bains de la Grenouillère dans l'île de Croissy . 1876 - par J.J. - Coll. Hournon



Serveuse à la Grenouillère

Nous avons eu la chance de rencontrer Yvonne Lambert qui nous a conté ses souvenirs de serveuse à la célèbre guinguette, dans sa dernière période, de 1913 à 1929.

J'allais à l'école avec la fille de Monsieur Saint-Léger, propriétaire de la Grenouillère ; le jeudi j'allais jouer avec elle. Un jour ils m'ont dit : " Si tu viens nous aider le samedi et le dimanche ça te fera un peu d'argent". J'ai commencé comme ça, j'avais dix-sept ans.

Si la saison était belle la Grenouillère ouvrait à Pâques. Les gens qui venaient déjeuner arrivaient vers midi, mais le gros de la troupe vers deux heures. Ils venaient pour s'amuser, pour danser. Quelques-uns canotaient puis dansaient l'après-midi. Nous les filles, nous étions deux, en robe avec un tablier blanc, les garçons en noir avec le faux-col et le petit noeud. Chacune avait sa terrasse. Une fois que les tables étaient pleines il ne fallait pas laisser de places vides. Il y avait beaucoup d'ambiance. Cela n'arrêtait pas jusqu'à six sept heures.

La bière «La Rose Blanche» et la limonade étaient servies sur un grand plateau. Avec notre plateau nous allions à la caisse prendre notre marchandise en avançant l'argent, et nous nous faisons payer par le client.

Sur la terrasse il y avait des chaises et des tables, bien une cinquantaine de tables, mais c'était à l'intérieur

qu'on dansait. C'était le pavillon suédois de l'Exposition Universelle de 1889 : une grande salle et une terrasse immense au milieu de l'île, plus du côté Rueil, juste devant la plaine. Derrière la salle, ça donnait côté Croissy, derrière il y avait encore deux ou trois petits pavillons loués à des gens qui venaient trois semaines ou un mois, ou le dimanche. Les peintres y venaient pour la journée en semaine, jamais le dimanche. Un était loué à l'année à un compositeur et une chanteuse, j'ai oublié leurs noms.

Les gens venaient pour danser, s'amuser, sans dépenser beaucoup. Certains venaient avec leur pique-nique, mais on ne les servait pas : ils se déplaçaient eux-même pour chercher leurs boissons. Ils s'installaient tout au bout de la terrasse.

Il y avait un parquet en bois qui n'était pas ciré, des planches rabotées, mais ça dansait bien quand même. Tellement de couples dansaient qu'on ne pouvait pas circuler dans la salle. Pour servir à table il fallait sortir avec notre plateau. Il y avait cinq six marches. Ça dansait dans tous les sens. Et elle était grande, la salle ! Si je vous disais une quarantaine de couples, et plus que ça.

L'orchestre jouait des fois le samedi soir mais surtout le dimanche. Il y avait le pianiste, après il y a eu un accordéon, ensuite un batteur qui venait de Croissy, Totor le batteur. Ça faisait petite guinguette. Ils jouaient des valse, des fox-trot, des mazurkas, des tangos, des one-step. Il n'y avait pas de chanteur. En semaine quand les clients voulaient danser, ils dansaient avec le phonographe.

Les gens venaient surtout par le train, de Paris. C'était pas habillé, c'était à la bonne franquette. Les gens traversaient la Seine en bateau. Il y avait deux passeurs, un sur le bras de Rueil et, un sur le bras de Croissy. L'oncle Pierre, le fils de Monsieur Saint-Léger, faisait le côté Rueil, le dimanche, et côté Croissy, il y avait mon frère René, et un de ses copains. Des passeurs, il y en avait quelquefois trois ou quatre qui se relayaient parce que c'était fatigant. On criait : «Passeur !»

Il m'est arrivé de faire le passeur quand c'était quelqu'un que je connaissais, mais enfin, je ne prenais pas une barque pleine. Je ne savais pas nager. C'était des petits bateaux qui prenaient dix personnes à la fois. Des fois les gens se tenaient debout et ça me faisait peur. Il n'y a jamais eu d'accident.

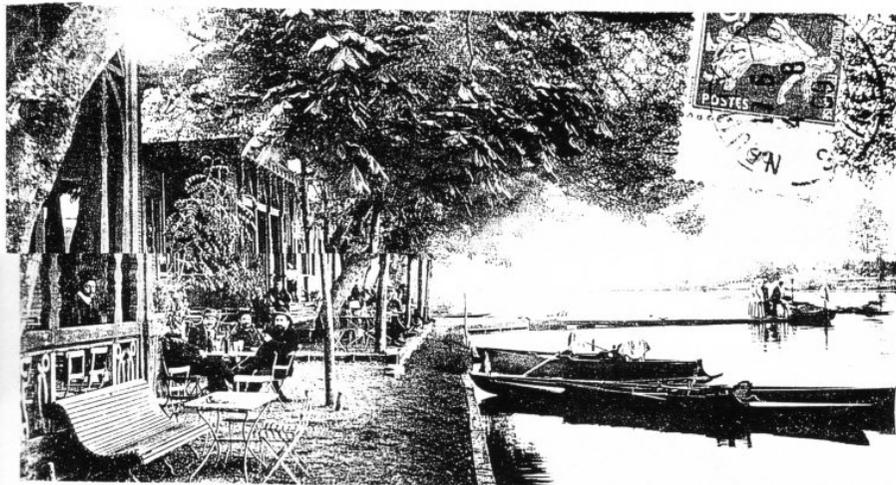
Quand il y avait le train de péniches, le passeur attendait. Les péniches passaient du côté Rueil même le dimanche.

En semaine, c'était des gens qui se promenaient, qui louaient des bateaux pour canoter, qui venaient pour bavarder, qui prenaient le thé, des gens tranquilles...

Les canotiers étaient en blanc en semaine. Les canotiers et tout ça, c'était surtout la se-

"Les fastes nouveaux de la Grenouillère" Dessin de Pierre Brissaud, paru dans la Gazette du Bon Ton - août 1914 - Doc. Musée de Sceaux.





La Grenouillère en 1905 (coll. Outin)

maine... Le dimanche, les gens qui canotaient étaient habillés normalement, sauf quelques-uns en blanc, mais peu, c'était des gens qui venaient avec leurs bateaux et qui s'arrêtaient là. Le dimanche, c'était vraiment populaire. Le dimanche au restaurant, c'était pas la foule, une trentaine de couverts. C'était des tables et des chaises en bois et en fer, vert clair, des grosses assiettes ordinaires et des verres à pied : vraiment pas de chiqué !

Quelques apéritifs, beaucoup de Byrrh, de la Suze, du Dubonnet, du porto. A table il y avait du vin rouge et du vin blanc, mais les gens buvaient surtout de la bière et de la limonade.

Il n'y avait pas de menu, c'était pour tout le monde pareil : pas de spécialité, ni matelote, ni friture, de poissons, jamais. On commençait par une omelette aux fines herbes, des viandes grillées, des légumes, de la salade, du fromage et certainement un dessert.

Monsieur Saint-Léger et sa fille allaient par le train aux Halles une fois par semaine. Je crois que c'était le vendredi. Ils partaient le matin de bonne heure, et revenaient à midi chargés.

Il y avait une glacière, ils achetaient la glace par pains, qui devaient arriver par bateau. La bière et la limonade arrivaient par bateau. Il y avait plusieurs bateaux qui venaient pour livrer parce qu'il y avait un drôle de débit. En pleine saison, ça marchait la boisson...

Il y avait un très très grand garage en bois où ils rangeaient une trentaine de bateaux. Il y avait quelqu'un qui réparait les bateaux mais on n'en construisait pas. Ce n'était que des barques, des youyous, des yoles... mais pas de bateaux à voile. Ils avaient certainement des noms mais je ne m'en souviens pas. Pour les bateaux il y avait le père Thibaud et un gars qui venait de Paris, et des gars qui aidaient le père Thibaud le dimanche. En semaine il n'y avait que le fils de Monsieur Saint-Léger pour s'occuper des bateaux et des gros travaux. Les bateaux se louaient à l'heure.

Pour les enfants, il y avait une corde à noeuds, un petit trapèze, pas grand-chose. Souvent, il y avait des réunions d'associations qui venaient faire des fêtes. Une fois, il y a eu une foire aux fiançailles.

Quand les gens étaient partis, vers sept heures, il fallait ranger la terrasse, rincer les verres. Quelqu'un faisait la plonge toute la journée, mais quand le service était fini, tout le monde s'y mettait, les garçons, les patrons, les patronnes, tout le monde mettait la main à la pâte. Le soir, des fois à neuf heures, on se mettait à table. Le patron servait l'apéritif à tout le monde. On était parfois vingt cinq. Les femmes des garçons venaient les accompagner. Il y avait toujours des copains et des copines. Tout le monde mangeait ensemble, on chantait, c'était gai.

Tous les ans, le jour de la fête de Chatou, c'était au mois d'août, la saison était presque finie, pour nous ré-

compenser le patron emmenait tout le personnel à la fête et il nous payait le champagne au Café de la Gare.

Je ne me rappelle pas de gens se baignant dans la Seine. Il n'y avait pas vraiment de plage ni de plongeur.

La Seine était propre, elle était claire, parce qu'on s'en servait pour laver les légumes, laver des choses, il n'y avait pas l'eau courante, pas de puits : il fallait aller chercher l'eau potable à Croissy. Le dimanche matin, c'était la corvée d'eau pour les hommes. Ils étaientquisitionnés avec des lessiveuses, à la pompe, au Vieux Croissy. Ils l'amenaient en bateau et remplissaient une citerne à la Grenouillère. Il n'y avait pas d'électricité, c'était des lampes à pétrole. Pour faire la cuisine, c'était une grande cuisinière au charbon et au bois.

Sur place habitaient Monsieur et Madame Saint-Léger et leurs quatre enfants. Ils vivaient là toute l'année. L'hiver souvent c'était inondé. Il n'y a que quand c'était trop monté qu'ils mettaient tout sur les tables et s'en allaient. Les bêtes, ils les ramenaient à terre : il y avait une chèvre, des lapins, une vingtaine de poules en liberté dans les sous-bois du côté de Croissy.

La Grenouillère, dans l'île, j'étais contente, ça me dépayisait, c'était bien. J'en ai gardé un tellement bon souvenir que, pour moi, La Grenouillère, c'était un rêve.

Propos recueillis par
Martine DELAHAYE



Petit bâtiment en bois à côté de l'atelier Lemaire. Ce modeste "baraquement" possédait un agréable auvent d'entrée.



Ancienne grange Lemaire qui a servi plus tard au restaurant-guinguette. Bâtiment ouvert en partie basse (inondable) dont l'ossature bois est intéressante.



Garage à bateaux Lemaire. Très modeste, mais les deux impostes en anse de panier sont très typées. Ce bâtiment n'existe plus.

Eléments autour de

Si l'on connaît l'esprit et l'ambiance des guinguettes, rien ne subsiste de l'architecture des ateliers de construction de bateaux.

Nous connaissons l'existence de sept chantiers autour de l'île de Chatou vers 1880 :

- Fournaise à Chatou,
- Seurin, la Grenouillère à Croissy,
- Chambellan à Bougival,
- Carré à Bougival,
- Roisset, à Bougival,
- Lemaire, île Fleurie à Carrières,
- puis, Giquel à Rueil.

Sur les cadastres consultés, nous savons que les édifices consacrés à la construction, comme aux garages à bateaux, étaient *en planches d'enlèvement facile* (Seurin à la Grenouillère). Par contre, Alphonse Fournaise, sur l'emplacement où ses parents et grands parents *déchiraient les bateaux*, avait construit l'Hotel Continental dont le rez-de-chaussée était réservé à la construction de bateaux, en complément des deux autres bâtiments légers, le magasin et le garage.

La *gare d'eau*, recréée autour du Musée Fournaise, ne pourra malheureusement pas être reconstruite à l'identique. Il est donc primordial de comprendre l'esprit architectural de ces bâtiments légers, souvent entièrement en bois, construits au fur et à mesure des besoins, éventuellement juxtaposés les uns aux autres.

Malgré la simplicité de leur construction, bien des éléments étaient travaillés, agrémentés et décorés, comme en témoignent encore quelques rares exemples : la Maison du Canotier à Pontoise, la maison de la Sirène, Lemaire dans l'île Fleurie, et différents clubs d'avironsouvent plus récents mais construits dans le même esprit.

Nous connaissons l'organisation intérieure et l'implantation des machines d'un des derniers ateliers grâce à la mémoire d'Hervé Lemaire, neveu du constructeur de l'île Fleurie. Le constructeur Lemaire avait appris son métier comme apprenti chez Fournaise (il y avait même trouvé son épouse!).

Notre avant-projet, inscrit au Concours du Patrimoine des Côtes et Fleuves de France, avec le soutien de la Ville de Chatou, a été établi en tenant compte de ces données. Reste à donner son aspect définitif, lorsque nous connaîtrons sa position exacte, et adapter ses surfaces aux impératifs techniques liés aux activités d'une guinguette en 1995.

Gilles OUTIN

d'architecture la Gare d'Eau



Chantier Texier, cousins Fournaise. Exemple de bâtiments construits au fur et à mesure des besoins (selon des photos d'époque).



Dernière guinguette de Poissy, exemple de constructions juxtaposées réalisée au fur et à mesure des besoins. Seul le garage est en bois.



Gilles Outin trouve un vestige d'installation de garage à bateaux



Maison de Canotiers de Pontoise, superbe exemple de maison en bois, fin du 19ème. Chaque détail a son charme. Maison de week-end, garage de yoles au rez-de-chaussée, habitation à l'étage. Rare témoin de cette époque, à sauver d'urgence.

Des constructeurs de bateaux, tout le long de la Seine...

On sait aussi, selon l'ouvrage "La vie à la campagne" de Gilbert V. (1865) qu'il existait d'autres constructeurs sur la Seine :

MM. Wauhelet, Enguehard Fils, à la gare d'Ivry, Olivier, Petit Coulon, Nion Fils à la Rapée, Coulon au Pont du Carousel, Sylvestre Jeune à Boulogne, Sylvestre Aîné dit Philippe à Neuilly, Adolphe David, Lecert et Fils et John et

Charles Roberts à Courbevoie, Picot Aîné, Van Rycke, Dudoer, Baillet, Dupré, Camus, Huzard voilier à Asnières, Tournache à Saint-Ouen, Delmetz-Intray dans l'Île Saint-Denis, Bossard à Villeneuve-la-Garenne, Fournaise Frères, Seillier, Lombard, Lebrun voilier, Vanneçon, Texier au Petit-Gennevilliers, Fournaise Aîné à Chatou, Carré à Rueil, Chambellant à Bougival,

Charles Lecoq, Ile Lacroix à Rouen.

Cette liste très intéressante n'est pas exhaustive : l'auteur semblerait vouloir ne parler que des chantiers du grand canotage, Fournaise Frères au Petit-Gennevilliers était deux frères d'Alphonse Fournaise de Chatou que nous connaissons bien, et dont nous reparlerons.

F.C.



A gauche : Roastbeef sous toutes ses allures à Argenteuil, peint par G. Caillebotte en 1893.
A droite : Roastbeef en chantier à Gennevilliers en 1994.

SEQUANA, la vie de la rivière en Ile-de-France

Bulletin d'adhésion à l'Association SEQUANA

Nom : _____ Prénom : _____
N° : _____ Rue : _____ CP : _____ Ville : _____
Tél. : _____ Fax : _____

- adhère à l'Association SEQUANA
 renouvelle sa cotisation à l'Association SEQUANA
Ci-joint chèque de Frs :

(Membres actifs : 100 frs, Associations : 250 frs, Bienfaiteurs : 500 frs)

Bulletin d'adhésion à adresser à l'Association SEQUANA - Hotel de Ville - 78400 CHATOU - tél : 39 13 04 25

La Feuille à l'Envers

Bulletin de liaison de l'Association SEQUANA - Hotel de Ville - BP 44 - 78401 CHATOU cedex - Tél. 39 13 04 25 (+ rép.)

Directeur de la publication : François Casalis - Rédacteur en chef et mise en page : Edmond Ballerin

Rédacteurs : Isabelle Outin, Martine Delahaye, Gilles Outin, et tous ceux qui veulent bien...

«La Feuille à l'Envers» : nom donné par Guy de Maupassant à la voile à quatre rameurs dans sa nouvelle "Mouche"



1892 au Petit-Gennevilliers , en face d'Argenteuil. A gauche, le débarcadère de M. Caillebotte où deux dames attendent... Roastbeef est au mouillage, la grand voile grée.
Un train de péniches tiré par un remorqueur que notre spécialiste, Alain Naveteur, a parfaitement identifié : "il s'agit du remorqueur UNION de la Société de Remorquage et Batelleries Réunies, l'année même de son lancement, puisqu'il avait été construit à Nantes en 1892 ; il fut vendu à la Société Piketty Frères en 1932 et doit toujours être en service sous la devise Apollo".
(photo P.Lefèvre, Musée du Vieil Argenteuil)