Fiche technique - 1

Reconstruction à l'identique de *Madame*, canot de Guy de Maupassant
Epilogue d'une aventure qui aura duré 14 mois

Après la reconstruction du clipper de Gustave Caillebotte *Roasbeef,* l'association SEQUANA a entrepris la reconstitution à l'identique du bateau de Guy de Maupassant, autre canotier célèbre. Pour ce canot de taille plutôt modeste, il n'existait aucun plan. Le point de départ a été la découverte d'une série de photos prises au cours de l'été 1889 par le comte Primoli, aristocrate italien passionné de photographie. Sur ces clichés très nets, pris sous différents angles, Maupassant est surpris aux avirons avec deux passagères également célèbres.

Le projet

- **Le premier challenge**

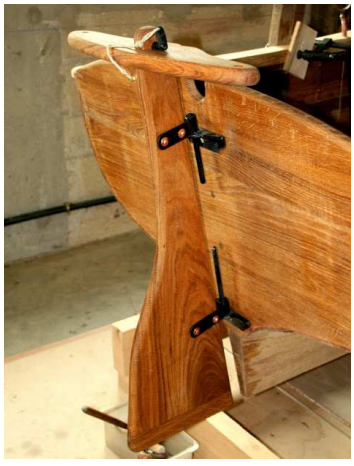
Etablir des plans de structure de ce bateau. Pour cela, le chef de projet, Pierrick Roynard, a fait appel à un ancien membre de SEQUANA, l'architecte naval Marc Ronet. Ce dernier a commencé son travail en réalisant une simulation en 3D pour retrouver les proportions et les dimensions du bateau, validées par une incrustation du modèle 3D dans les photographies d'origine. Pour tous les détails de construction, Marc Ronet s'est appuyé sur les relevés de cotes sur des épaves similaires de l'époque, réalisés auparavant par l'association. Son expertise d'architecte des canots de service de l'*Hermione*, très semblables dans leur structure, lui a été très utile.

Le canot de Maupassant est de type *Océan* c'est-à-dire une coque à clins entre 3m et 4,50m de long, pouvant être mue aussi bien par des avirons que par un petit gréement de voile. Dans l'histoire de la plaisance en eau douce, les *Océans*, issus des canots côtiers, sont la toute première génération des bateaux de plaisance, mixtes voile/aviron, qui se diversifieront ensuite avec les dériveurs, les yoles, etc…

Ce type de bateau n'était pas représenté dans la collection SEQUANA, dorénavant, il l'est !

Etrave et ses « moustaches »

Dame de nage



Safran et palonnier

- **Le second challenge**

Trouver un local pour le chantier car SEQUANA, privé temporairement de place dans le garage à bateau, n'avait plus d'espace disponible. Grâce à la bienveillance de la Mairie de Croissy-sur-Seine, un module du centre technique municipal a pu accueillir le chantier qui a démarré en juillet 2014.

- **Dernier aspect du projet : le budget**

Comment mener à bien un tel projet au moindre coût pour l'association ? Deux principes ont permis d'atteindre cet objectif. D'une part, utiliser un maximum de bois, matériel et pièces d' accastillage déjà stockés chez SEQUANA ; d'autre part, initier, dès le départ, une souscription publique appuyée par un solide plan de communication. Au final, le coût total du bateau a été limité à 3500 euros, dont 1500 euros récoltés par cette souscription.

Un bulletin mensuel d'avancement du chantier a tenu au courant tous les souscripteurs en remerciement de leur soutien.

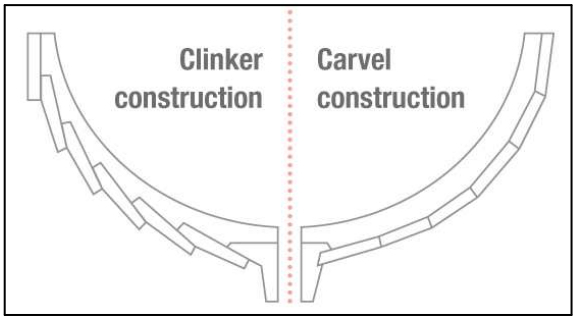
La coque à clins

La reconstruction du canot de Maupassant a été menée dans le strict respect des matériaux et règles de constructions de l'époque : coque en virures en chêne, rivetées par des rivets en cuivre, membrures en acacia, visserie et accastillage en bronze.

Une coque à clins offre à la fois des difficultés et des avantages par rapport à une coque à franc bord (les deux types coexistent encore aujourd'hui).

Chaque clin ayant un gabarit particulier, l'assemblage est délicat, car si les clins se superposent sur presque toute la longueur du bateau, ils sont encliquetés l'un avec l'autre à la proue et au tableau arrière. Mais il y a aussi des avantages : plus grande solidité de la coque, plus grande résistance aux écarts d'hygrométrie, et calfatage superflu, l'étanchéité étant obtenue par gonflement des clins l'un sur l'autre.

Varangues et membrures sur les clins



Comparaison de deux modes de construction:
Coque à clin et coque à franc-bord

Sources AkzoNobel

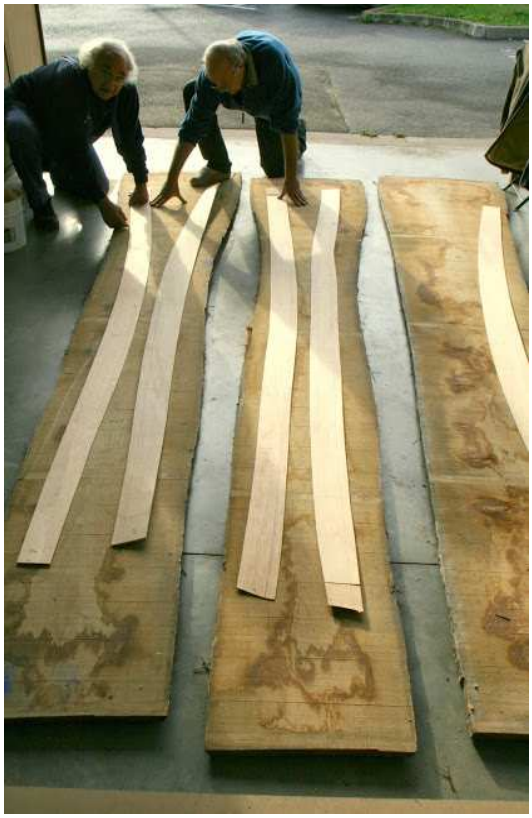
Le chantier

Ce type de bateau se construit habituellement à l'envers sur le chantier. D'abord assemblage et positionnement de la structure axiale, composée de l'étrave, de la quille, de l'étambot et du tableau arrière. Puis les faux couples, fixés transversalement, sont les gabarits qui donnent à la coque la forme voulue, en commençant par le galbord, vissé sur la structure axiale dans laquelle a été pratiqué un sillon (râblure) pour le recevoir. Galbord, Ribord et clins, en chêne de 10 millimètres d'épaisseur, sont galbés et parfois torsadés pour épouser la forme définie par les faux couples. Habituellement, cette opération se fait par étuvage de chaque virure, mais comme cela n'était pas possible dans le local prêté, nous avons eu recours à divers stratagèmes comme immersion, mouillage du bois avec des chiffons imbibés d'eau pendant la nuit, puis galbage progressif au pistolet à air chaud. Quand toute la coque est constituée jusqu'à la préceinte, elle est retournée pour réaliser les membrures en acacia, les varangues, les pontages et les bancs, ainsi que les listons.

Le cubage de bois a été si bien calculé que sur le plateau de chêne approvisionné pour *Madame*, seuls restent quelques petits morceaux ! Les madriers qui servaient d'établi et pour les besoins du chantier ont aussitôt été réutilisés pour confectionner un ber coulissant adapté à la remorque d'un autre bateau.

Cintrage des membrures sur gabarit

Disposition des gabarits sur les veines du bois



Mouillage sur le ribord sur le galbord

Le gréement

Sur les photos du comte Primoli, il n'y a pas de gréement, mais on sait que tous les bateaux de ce type comportaient un étambrai pour un mat et une voile. La voile était secondaire par rapport aux avirons. Sur la Seine, elle permettait de remonter le courant en s'aidant des vents d'ouest dominants. Pour *Madame* , le mat et la vergue ont été réalisés à l'économie, en tasseaux de pin scarfés pour obtenir la bonne longueur, ensuite collés par quatre, et enfin arrondis et fuselés selon le plan de Marc Ronet (même technique utilisée par SEQUANA pour le clipper *Roasbeef*).

Au total, le chantier n'aura duré que 14 mois, après une recherche historique et documentaire préalable, comme le fait toujours SEQUANA pour chacun de ses projets.
Le résultat est un superbe bateau qui est le témoin vivant de l'écrivain en action, et de la Seine à la période impressionniste ■

Pierrick Roynard

La voilure est une petite voile au tiers de 5m2, réalisée avec le maitre voilier Jean Chevalier à La Frette- sur- Seine.

Remerciements
Merci aux membres de SEQUANA qui ont œuvré pour donner vie à ce bateau :
François Veslot et Gil Outin pour la recherche documentaire, Pierrick Roynard,
Guy Lecuyer, Serges Dommes, Rémi Laisney pour l'équipe de chantier, Jean Chevalier pour la voilerie.
Merci à la Ville de Croissy-sur-Seine pour la mise à disposition d'un local,
Merci aux associations *Amis du Musée de la Grenouillère* (pour les photos Primoli) et *Art & chiffons* pour la reconstitution historique costumée lors de l'inauguration.
Enfin, Merci aux nombreux souscripteurs qui ont soutenu le projet par leurs multiples marques d'intérêt et leur générosité.