

BULLETIN DE L'ASSOCIATION SEQUANA

Numéro 46 Avril 2022

# LA FEUILLE À L'ENVERS

*«...notre yole, qui s'appelait Feuille-à-l'Envers, nous fit flotter chaque semaine sur la Seine, entre Asnières et Maisons-Laffitte...»*

*(Mouche, 1890, Guy de Maupassant)*



VIGIE : L'ARRIVÉE

**Éditorial** - Laurence Malcorpi .....3

## Histoire

- Vigie et la Brigade Fluviale, leur histoire - *Marc André Dubout* .....4
- Retour à la navigation de Vigie en direction de Sequana - *Marc André Dubout*.....5
- Un canoë très ancien dans la collection du Carré des Canotiers - *Pierrick Roynard* ..6
- Acclimatation du saumon de Californie dans le bassin de la Seine - *Marc André Dubout* .6
- Les Vaporetos sont nés en France - *Edmond Ballerin* .....7
- Sudan, dernier vapeur fluvial à passager - *Edmond et Mona Ballerin*.....8-9
- Développement du tourisme et développement durable – *Alain Brunet* .....10-11
- Les avatars du canoë canadien - *Pierrick Roynard*.....12-13

## Transmission des connaissances

- Rencontre avec Inès de Marcillac - *Laurence Malcorpi*.....14
- L'école de Sequana - Programme de sensibilisation - *Laurence Malcorpi*.....15

## Manifestations

- Festival de Loire, *Marc André Dubout* .....16-17
- Journées Européennes du Patrimoine – *Marie-Dominique Romain* .....18-19

## Les chantiers Sequana

- Chloé et l'importance de sa propulsion - *Alain Brunet*.....20-21
- Le DGS aux petits soins - *Bernard Condamin*.....22
- L'étuvage du bois, un jeu d'enfants ? - *Pierre Amsallem*.....23
- Témoignage du canoë nommé *Jean-Pierre* - *Kareen Sontag*.....23
- Du côté des yoles et canoës - *Kareen Sontag*.....24-25
- 

## De très bons amis nous ont quittés

- Dernière sortie du Père Tranquille - *Laurence Malcorpi* .....26
- Jean-Paul Rouland- *Jean-Luc Picot*.....26
- Bertrand de Vautibault - *Marc André Dubout*.....27
- Kenavo, John-John – *Marc André Dubout* .....27

## Sorties

- Juste une petite virée s'il vous plaît ! - *Kareen Sontag* .....28-29
- Sortie sur la Marne - *Pierrick Roynard* .....28-29
- Journée Voile traditionnelle à Montesson – *Jean-Pierre Fresson*.....28-29

## Les potins du ponton

- Doigts de Fée, énigme .....30
- Une pinasse nommée Marie - *Marc André Dubout* .....30
- Un vélo à vapeur - *Marc André Dubout* .....30
- Un diable sort de sa boîte .....30
- Jeu des 7 erreurs - *Edmond Ballerin* .....30
- Festival Lumières Impressionnistes à Chatou - *Laurence Malcorpi* .....31

### Éditeur

Association Sequana  
La Gare d'eau,  
2 quai Philippe Watier,  
Île des Impressionnistes  
78400 CHATOU

### Courriel

associationsequana@gmail.com

Web : <https://sequana.org>

Tél. : + 33 7 62 44 54 12

### Directeur de la publication

Laurence Malcorpi

### Rédacteur en chef

Marie-Christine Davy

### Maquette et PAO

Edmond Ballerin

### Comité de rédaction

Edmond Ballerin  
Bertrand Chazarenc  
Marie-Christine Davy  
Marc André Dubout  
Laurence Malcorpi  
Pierrick Roynard

### Ont collaboré à ce numéro :

Pierre Amsallem  
Edmond Ballerin  
Ève Bouchet  
Alain Brunet  
Bertrand Chazarenc  
Bernard Condamin  
Jean-Claude Delvat  
Marc André Dubout  
Laurence Malcorpi  
Jean-Luc Picot  
Bernard Romain  
Marie-Dominique Romain  
Pierrick Roynard

### Crédit photos :

A.A.M.F., AMERAMI,  
Arts et Chiffons,  
Edmond Ballerin,  
Bertrand Chazarenc  
Carré des Canotiers  
Marc André Dubout  
Guy Lecuyer  
Annie Lesgards  
Laurence Malcorpi  
Serge et Yannick Marais  
Préfecture de Police  
Pierrick Roynard  
Marie-Pierre Tricard

### Reprographie

William Copy - Neuilly/ Seine

### Copyright 2022

La Feuille à l'Envers ©

### Diffusion gratuite

# ÉDITORIAL

Chers membres et amis de Sequana,

**N**ous avons tenu le cap ... malgré tout. En effet, nous pleurons plusieurs amis, disparus cette année, mais fêtés pour les bons souvenirs qu'ils nous laissent.

Responsabilité, solidarité, courage ont permis de garder le cap.

Affirmant l'exception qu'il représente, le chantier du Despujols issu de calculs savants, de méthodologies réinventées et d'une équipe tenace et unie, va réussir ce défi ; *Margot* est sortie pimpante des mains patientes et agiles de ses soignants avec un pont totalement rénové, un puits conçu et refait, une hiloire neuve ; et du côté des avirons, des nouvelles membrures ployées à l'étuve maison pour l'un, grattage complet pour un autre, nouveau venu, révision générale des pelles et avirons, le programme est nourri et attire les membres en période d'initiation.

*Chloé*, déclarée bonne pour le service, a travaillé toute la saison 21-22, appréciée tant pour sa navigation tranquille que pour les paysages de son parcours, et aussi pour l'ambiance accueillante et instructive créée par les équipages. Un plan de rangement, réaménagement et équipement des locaux à Carrières et à Chatou a été déclenché faisant appel à tous ; les trois ateliers constituent notre bien commun le plus précieux, après la collection.



Un groupe important de bénévoles s'est constitué au cours de l'année pour accueillir plus de 250 enfants des écoles et des centres de loisirs ; la liste d'activités proposées permet de réaliser des programmes adaptés au jeune public. Et quelques grands enfants passionnés ont partagé des sessions dédiées aux techniques de restauration...

Et puis, nous avons fêté l'eau et la lumière des impressionnistes au Festival de septembre à Chatou : notre parade illuminée fut un moment réjouissant et magique, et nous avons déjà programmé une deuxième édition pour septembre prochain.

Nous attendons aussi avec impatience notre « petit port » promis par nos élus et indispensable pour continuer de proposer des animations en bord de Seine ... Peut-être cet été ?

Le paysage sanitaire devrait nous permettre quelques sorties bienvenues aux beaux jours sur la Seine... en Normandie... en Bretagne... Que de progrès ... malgré tout !

**Laurence Malcorpi**

Présidente de Sequana

# VIGIE ET LA BRIGADE FLUVIALE

## Histoire

**V**igie est une vedette de Seine construite à Issy-les-Moulineaux et acquise par le Préfet Louis Lépine en 1904 pour la Brigade fluviale de la Préfecture de Police de Paris.

Sa coque est en tôle d'acier rivetée et son moteur Filtz était à pétrole contrairement à la "Mouette" qui avait une propulsion vapeur.

Affectée à la Brigade Fluviale de 1904 à 1985 comme vedette de surveillance de la Seine puis offerte à l'AMERAMI en 1985 par Philippe Massoni, préfet de police, elle est aujourd'hui restaurée et remise en service par les membres d'AMERAMI en région parisienne.

Une machine britannique White & Sons a été offerte par l'École de la Marine marchande de Saint-Malo et une chaudière à tubes de fumée a été construite par les Établissements Baudoin à Meaux.

L'histoire de *Vigie* est étroitement liée à celle de la Brigade fluviale créée en 1900 par le Préfet Louis Jean-Baptiste Lépine. Dotée de deux canots appelés vedettes de surveillance, la Brigade fluviale a su rendre de nombreux services à l'activité et aux usagers de la Seine.



*Vigie arrive au ponton de Sequana*

*Vigie* a été acquise quelques mois après la *Mouette* par les Services techniques de la Préfecture de police de la Seine et mise en service en mars 1904. Avec la *Mouette* elle avait été voulue par le préfet Lépine afin d'intervenir contre les "ravageurs", bandits d'eau douce, à la fois braconniers, pilliers de bateaux et contrebandiers qui sévissaient la nuit sur la Seine.

De 1904 à 1985, *Vigie* a permis un très grand nombre de sauvetages : personnes tombées dans la Seine, accidents, tentatives de suicide, ainsi que des recherches, des récupérations de noyés et d'objets les plus divers. Liée à l'histoire de Paris et de la Seine elle joua un rôle important durant la crue de 1910. *Vigie* a survécu aux deux grands conflits de 14-18 et 39-45.

Le 13 novembre 1985, *Vigie* est retirée du service après quatre vingts ans de bons et loyaux services et remise à l'Association des Amis du Musée de la Mer pour l'Atlantique aujourd'hui AMERAMI.



*Accueil de Michèle Grellier première adjointe de Chatou, de Pierre Arrivet, maire-adjoint, de Arnaud de Bourrousse, maire de Carrières-sur-Seine, des agents de la Brigade Fluviale de Paris, le service Communication de la Préfecture de Police de Paris et de nombreux invités dont Isabelle et Gilles Outin, membres fondateurs de Sequana et Michel Genevoix, ancien de la Brigade fluviale.*



*Pierrick suit le sillage de Vigie avec sa périssoire*

### Caractéristiques

Type : Vedette fluviale  
Matériau coque : tôle d'acier rivetée de 3 mm, rivets de 4 mm  
Pont : Bateau non ponté au plat-bord étroit  
Date de construction : 1904  
Longueur : 8,70 m  
Largeur : 1,80 m  
Tirant d'eau : 0,70 m  
Poids à vide : 2,5 tonnes  
Déplacement : 2,7 tonneaux  
Propulsion en 1904 : Moteur à pétrole Filtz  
Propulsion actuelle: Machine à vapeur W. WHITE & SONS Vectris Works W. Cowes  
Chaudière à tubes de fumée Baudoin (Meaux) de 5,6 m<sup>2</sup> de surface de chauffe  
Vitesse : environ 3 nœuds = 5,5 km/h  
Utilisation : Plaisance, anciennement Travail

# VIGIE

## Son retour à la navigation en direction de Sequana

**J**eudi 21 octobre 2021, nous avons descendu *Vigie* de la darse du Rouvray (La Villette) au ponton Sequana (Chatou), une navigation plusieurs fois accomplie sauf que cette fois-ci, c'est suite à l'interruption d'activité due à la covid, pendant plus de deux ans.

*Vigie* n'a pas navigué depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2019. Le mardi précédent, avec Jean Blanchard, nous sommes allés allumer la chaudière pour faire tourner la machine et vérifier le bon fonctionnement des accessoires car il n'était pas concevable de prendre le canal puis la Seine sans un minimum de vérifications. D'accord, ces vieilles mécaniques sont robustes mais cela m'a permis de faire un état des lieux des éléments à revoir.

Le jour J, je suis arrivé vers 8 heures aux Canaux de Paris, à la Villette et ai commencé à faire le feu dans le foyer très progressivement, le départ étant prévu pour 10 heures. Pendant ce temps, j'ai rassemblé les sacs de bois puis Yves est arrivé. Nous avons continué à préparer le bateau pour sa sortie.

Comme nous devions passer sous le pont tournant, la cheminée et les tuyaux d'évacuation des soupapes n'ont pas été montés. Vers 9h30, Joselyne et Jean-Marc nous ont rejoints sur le quai du canal de l'Ourcq où nous étions amarrés en attendant le passage de l'écluse de Flandre.

Les derniers préparatifs terminés, nous avons demandé l'ouverture de l'écluse, il était 10 heures.

Sur le canal, nous avons bénéficié d'une météo très appréciée : ciel bleu, beau soleil et fraîcheur automnale. En revanche, en attendant la dernière écluse, la Briche, qui donne sur la Seine, le temps a changé relativement rapidement et le ciel s'est assombri libérant bien vite une pluie nourrie qui nous a trempés sur toute la durée du parcours soit plus de deux heures. Arrivés chez Sequana, nous avons sans tarder déchargé le bois en reste et mis le bateau au mouillage pour la nuit.

Un grand merci à l'équipage : Joselyne, Jean-Marc et Yves, Bertrand qui était d'astreinte sécurité, Fabrice qui est venu à notre rencontre sur les dernières encablures, Laurence qui a fait les premières photographies de cette nouvelle affectation, Edmond qui nous a apporté les sacs de bois à la Villette, Jean Blanchard qui m'a prêté la main pour remettre *Vigie* en fonctionnement, les agents des canaux de Paris qui nous ont ouvert le barrage de la darse, enfin à tous ceux qui, de près ou de loin, nous ont aidés à faire naviguer *Vigie*.

La cérémonie officielle de réception de *Vigie* a eu lieu le samedi suivant, le 23 octobre, pour des raisons d'organisation et de préparation d'une fête qui s'imposait.

Le matin, nous nous sommes retrouvés à la Gare d'eau pour les préparatifs. Jean-Marc a brossé le pont et les œuvres mortes pendant que Joselyne nettoyait le fond. Pour ma part j'ai commencé à pomper l'eau de pluie et celle due aux fuites de la machine. En effet au niveau du presse-étoupe HP une fuite notable a été remarquée dès le mardi, laquelle, et bien que le presse-étoupe HP ait été resserré, a continué pendant le voyage. J'ai alors remplacé l'étoupe de la chambre de distribution et celle du cylindre HP et malgré cela la fuite a persévéré l'après-midi. Il faudra

y regarder de près mais je me demande, si la tige de tiroir est corrodée ou pire, ou si il y a eu un coup de gel dans la fonderie. Vers 13 heures, allumage de la chaudière et derniers préparatifs habituels, bois, graissage de la machine, etc.

À 14h15, nous emmenons *Vigie* en amont de Sequana. À bord, Jean Blanchard à la barre, moi-même à la machine, Joselyne à la chauffe et Jean-Marc aux manœuvres. Nous attendons le signal de départ pour cette "fausse arrivée" devant les officiels et les invités. Au signal nous descendons la Seine, accompagnés de la périssoire *Pile ou Face* de Pierrick et de *Chloé* où des photographes ont pris place.

**Marc André Dubout**



*Sur la rive, le retour est attendu. Par la suite tout le monde s'est retrouvé sur la rive de Seine après s'être mouillé les pieds sur le ponton ! Enfin, c'est le temps des discours de bienvenue et une brève histoire de *Vigie* depuis 1904 à aujourd'hui. Toutes les personnes présentes sur la rive de Seine sont invitées à partager le verre de l'amitié comme cela se fait couramment dans le monde de l'eau douce et/ou salée.*



*Le comité d'accueil*

# UN CANOË TRÈS ANCIEN ENTRE dans la collection du Carré des Canotiers

Par sa structure, ce canoë canadien est atypique. Contrairement aux canoës modernes, ce bateau est construit à bouchains avec trois larges bordés en acajou. Ses hautes étraves, à l'indienne, sont en chêne. Plusieurs indices plaident pour son ancienneté.

Sa plaque de constructeur indique « J. Hanne à Boulogne ». Cette plaque très sobre est d'un modèle ancien comparable à celle de Silvestre dont le chantier était installé non loin, à Neuilly-sur-Seine.

La famille Hanne, qui comptait trois générations de constructeurs de bateaux, a été active de 1861 à 1909 avec successivement Jacques, Justin et Jules.

Si la première lettre de leur prénom rend l'attribution difficile, il semble que Justin, le plus réputé des Hanne, actif à Boulogne de 1871 à son décès prématuré en 1884, ait été le constructeur de ce bateau.

Avec une longueur de 5,25 m, ce canoë est grand (on est au-dessus du « standard » de

4,90 m des canoës du XX<sup>e</sup> siècle). Malgré sa structure légère, ce bateau de 41 kg est lourd. Ce poids, qui s'explique peut-être par l'échantillonnage des bordés et la nature du bois, confirme l'ancienneté de ce bateau.

Quelques décennies plus tard, quand les canoës ont rencontré le succès populaire, leur construction a été plus systématisée et standardisée.

Devant cet assemblage rare et l'ancienneté de sa plaque, Emmanuel Alassoeur a acheté ce bateau en urgence pour le Carré des

la conservation du patrimoine du canotage, des loisirs et sports nautiques, la totalité du prix d'achat a été rapidement couvert. Maintenant, ce bateau doit être restauré à la mesure de sa valeur historique.

Comme pour les autres bateaux de la collection du Carré, faute de lieu dédié et permanent, l'acquisition de ce canoë rare n'a pu être menée à bien qu'après avoir résolu le problème de son entreposage. Le dévouement d'un membre du Carré a permis de lever, au moins provisoirement, cet obstacle.

Pour l'Atelier de recherche du Carré des Canotiers, cet ancêtre français des canoës canadiens mérite d'intégrer une collection nationale.



Pierrick Roynard

Canotiers. Ensuite une souscription via la plateforme Helloasso a été proposée aux membres et aux associations amies du Carré. Dans un bel élan de solidarité pour

## ACCLIMATATION DU SAUMON DE CALIFORNIE

Dans un article de Nature n°841 du 13 juillet 1889, page 97, on peut y lire que le service de pisciculture de la Ville de Paris consacra de gros efforts en vue de doter les eaux de la France d'une espèce de saumon américain remarquable par la rapidité de sa croissance et la qualité de sa chair. Les essais ont débuté à l'Aquarium du Trocadéro en 1883 et se sont poursuivis pendant six années pour être couronnés de succès.

Des lettres de pêcheurs annonçant de telles prises de saumon de Californie dans telle ou telle rivière étaient fréquentes et les dimensions déclarées laissaient à penser que les eaux de nos rivières convenaient parfaitement à cette espèce de salmonidés. Celles de l'Iton, le Gambon\*, la Marne, et le Loing présentaient une taille de 40 à 50 centimètres et ne paraissaient pas dépasser deux ans.

Aux Andelys, des saumons âgés de 6 mois et d'une taille de 10 centimètres qui avaient été lancés dans le Gambon en juillet 1886 avaient atteint la taille de 60 centimètres en 1888. Cette expérience d'élevage a été observée par plusieurs personnes.

À Marly, un tabellion parisien, grand amateur de sport nautique et possesseur d'un équipage de pêche, à l'occasion d'un coup d'épervier

lancé en avant de la Machine de Marly, ramenait un poisson inconnu de son équipage, ni des autres pêcheurs. Il fut baptisé saumon par les pêcheurs bien que son apparence fût distincte du saumon commun.

Son autopsie culinaire révéla une chair blanche, tirant un peu sur le jaune ce qui est précisément la caractéristique du saumon de Californie.

D'après la note transmise par M. Dupuy, un autre pisciculteur averti, M Courcy, correspondant de l'Aquarium du Trocadéro pour l'empoissonnement de l'Iton, se serait prononcé pour reconnaître que ledit saumon lâché par l'Aquarium dans les affluents de la Seine serait d'origine californienne. Différent de la truite et du saumon ordinaire

reconnaisables, le doute n'existe pas. La coloration spéciale de la chair l'indique.

Le saumon Quinat, pêché par M. Dupuy le 24 juin 1888 à Marly, mesurait 1,5 mètre et pesait 10 kilogrammes.

Le premier lancement de cette espèce dans le bassin de la Seine remonte à 1885. Dans l'allégresse du triomphe, le poisson fut suspendu devant une toile, entouré de fleurs puis l'objectif du photographe fit son office ni plus ni moins que pour un personnage illustre.

Marc André Dubout

*D'après un article de Jousset de Bellesme dans la revue Nature n°841 du 13 juillet 1889*

*Le Gambon est une petite rivière qui se jette dans l'Eure qui elle-même se jette dans la Seine aux Andelys. Des saumons étaient cantonnés sous un pont en pleine ville. Cette information a été transmise à l'Aquarium du Trocadéro par M. Morin, pisciculteur et correspondant à l'Aquarium. L'Iton est le dernier affluent de la Seine rive gauche, affluent de l'Eure. Il naît dans les collines du Perche et arrose la ville d'Evreux.*

Source : <http://cnum.cnam.fr/CGI/fpage.cgi?4KY28.33/101/60/572/5/436>



# LES PREMIERS VAPORETTOS<sup>1</sup> SONT NÉS À NANTES

Quiconque a vécu ou visité Venise au moins une fois aura certainement remarqué les «vaporetto», ces petits bateaux qui font office de bus sur les canaux de la lagune et qui, cette année, en 2022, auront 141 ans. Les huit premiers vaporetto vénitiens mis en service en 1881<sup>2</sup> ne sont pas nés en Italie, mais en France.

Les premiers vaporetto<sup>1</sup> sont arrivés à Venise par voie maritime et fluviale depuis un autre pays nordique<sup>3</sup>, la France. Plus précisément de Nantes, qui est, comme Venise, était alors une ville d'eau et de canaux.

Les vapeurs omnibus de Venise ont été construits aux chantiers navals de Paul Oriolle<sup>4</sup> à Nantes. Pour se rendre à Venise, ils ont navigué le long de la côte atlantique, puis le long de la péninsule ibérique, ont passé le détroit de Gibraltar, ont traversé la Méditerranée, toujours en suivant les côtes espagnoles et françaises, puis la Côte d'Azur, la Sicile et enfin de la Sicile à Venise par les mers Ionienne et Adriatique.

Le premier vaporetto était encore désigné du nom de steamer-omnibus de Venise n° 1. Rebaptisé Regina Margherita<sup>5</sup>, l'épouse du roi d'Italie Umberto I, il effectua son voyage inaugural sur le Grand Canal le 15 septembre 1881, à l'occasion du Congrès international de géographie dont Ferdinand de Lesseps était l'invité principal. On ignorait alors que ce bateau allait devenir l'emblème de la cité des Doges.

Les bateaux suivants ont suivi la voie fluviale de la Garonne jusqu'à Toulouse, puis ont emprunté le canal du Midi jusqu'au port méditerranéen de Sète avant de faire le tour de l'Italie jusqu'à Venise. Un sacré voyage pour des petits bateaux d'eau calme !

Le concept des vaporetto vient d'un certain Alessandro Finella, un piémontais qui avait vécu à Venise et à Paris. Il y avait vu une



Arrivée du premier vaporetto à Venise en 1881

opportunité commerciale possible par l'utilisation de ces bateaux à vapeur, symboles de la première révolution industrielle.

À Venise, il y avait déjà en 1869 des bateaux à vapeur desservant certaines îles de la lagune, par exemple de Riva degli Schiavoni à Chioggia (la petite Venise). Il s'agissait essentiellement de services touristiques ponctuels. Ce n'était pas encore un service public omnibus pour les touristes et les résidents, comme le tramway à Londres, Paris ou Milan.

Curieusement, Alessandro Finella eut l'idée de créer une compagnie maritime en France dans le but d'attaquer le marché vénitien. En 1879, il obtient du préfet de Venise, le comte Sormani Moretti, une licence pour exploiter un service de bateaux, semblable à celui des Hirondelles et des Bateaux Mouches sur la Seine à Paris<sup>6</sup>. Il trouve des partenaires en la personne de Paul Oriolle et Frédéric Williams<sup>7</sup> et, en septembre 1880, la Compagnie Omnibus de Venise sera fondée à Paris.

Mais l'arrivée des vapeurs français à Venise, bénie par la visite de la reine Marguerite de Savoie, a déclenché une vague de perplexité

et d'actions contrastées. Les gondoliers, mécontents de cette concurrence déloyale de bateaux à vapeur transportant 150 passagers d'un coup et des dangers pour la navigation sur les canaux, s'étaient mis en grève. Ils furent suivis immédiatement par les «passeurs» et les «bateliers», craignant de perdre leur gagne-pain... La grève a duré une dizaine de jours et, à la fin, le conseil municipal a dû écouter les raisons des gondoliers, des passeurs et des bateliers. Ils ont proposé de créer une société de prestation de gondoles et de gondoliers à des particuliers (hôteliers, restaurateurs, etc.) afin de trouver une source de revenus sûre et aussi de fédérer la profession.

Alessandro Finella meurt 10 ans plus tard, terrassé par une maladie plutôt mystérieuse, à l'âge de 50 ans, le 24 mai 1891. Certaines personnes dans la presse ont suggéré qu'il pourrait s'agir d'un suicide, car l'entrepreneur n'était pas en bonne santé financière... Mais cela n'a pas été confirmé. Au contraire, il semble que les contrats des vaporetto vénitiens l'aient remis sur les rails.

Dès lors, les vaporetto ont continué à circuler sur le Grand Canal pendant des décennies et à assurer un service d'omnibus. Les gondoliers et les bateliers ont trouvé leur propre espace et sont toujours là, accompagnant les touristes du monde entier. De nos jours, la quasi-totalité des vaporetto de Venise appartiennent à l'ACTV, qui gère l'ensemble du réseau de transports en commun de l'agglomération vénitienne y compris la partie sur la terre ferme.

**Edmond Ballerin**



Un vaporetto sur le Grand Canal en 1905

1) Vaporetto en italien, vaporetto en français  
2) un an avant notre Suzanne  
3) Pour les Italiens la France est un pays nordique !  
4) Paul Oriolle, ingénieur centralien, à qui l'on doit l'hélice sous voûte et aussi la chaudière tubulaire pour les navires rapides de la Marine nationale.  
5) Le Regina a été construit à Nantes par le chantier Paul Oriolle (situé sur l'actuelle île de Nantes),

pour le compte d'un certain Frédéric Williams, entrepreneur fortuné, né en 1848 à Billancourt, fondateur de la Compagnie de navigation de la Basse-Loire, auquel était associé Alexandre Finella, un entrepreneur vénitien.  
6) La Compagnie des Bateaux Parisiens opérait à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle avait été fondée initialement en 1867 sous le nom de la Compagnie lyonnaise des

«mouches» ou bateaux omnibus. Devenue en 1872 la Compagnie des Hirondelles et des Mouches, elle avait enfin acquis sa rivale en 1886, la Compagnie des Express.  
7) C'est aussi Frédéric Williams qui, quelques années plus tard, fondera la Compagnie de navigation de la Basse-Loire pour relancer les fameux rivaques de Nantes.



## LE STEAM SHIP SUDAN

Le vapeur à aubes mythique du Nil

S. S. SUDAN sur le Nil, entre Louxor et Assouan

**Le S.S. Sudan (Steam Ship Sudan) est un bateau à vapeur qui propose des croisières sur le Nil depuis sa construction au début du XX<sup>e</sup> siècle. Il a été racheté par le voyageur français Voyageurs du Monde en 2000 et accueille aujourd'hui des voyageurs entre Louxor et Assouan dans ses 23 cabines et suites au confort et décor victoriens. Nous avons eu la chance, mon épouse et moi, de faire une croisière de rêve à son bord. Son directeur, M. Amir Attia, nous a conté l'histoire de ce vapeur mythique.**

Presque centenaire, le *Steam Ship Sudan* est le dernier témoin des croisières Belle Époque sur le Nil. Dans son sillage flotte l'esprit visionnaire de Sir Thomas Cook et l'histoire des croisières sur le Nil. Thomas Cook, un ébéniste anglais eut l'idée du charter en 1841, en négociant en Angleterre des tarifs ferroviaires réduits pour des groupes de touristes. En 1860 il associe son fils John Mason à la création de la société Thomas Cook & Son.

En 1869 le canal de Suez est créé, ouvrant la voie commerciale maritime entre l'Europe et l'Asie. Soldats et fonctionnaires britanniques en route vers les Indes font désormais escale à Port Saïd et visitent l'Égypte. L'économie et le tourisme égyptiens en bénéficient immédiatement. Thomas Cook, visionnaire, saisit l'occasion d'explorer un pays riche de milliers d'années d'histoire, d'un climat et d'un mode de vie uniques et confortables. Convaincus que ce potentiel séduirait l'aristocratie britannique, Thomas Cook et son fils organisent la première croisière sur un bateau loué au khédivé ou vice-roi.

En 1876 l'Égypte devient un protectorat britannique. Cook peut développer davantage ses croisières sur le Nil et en 1880, il obtient la concession de toutes les navigations fluviales liées au tourisme.



La plaque constructeur, astiquée tous les jours

En 1884, ses navires sont réquisitionnés pour la campagne militaire au Soudan, et reviennent gravement endommagés. Le pionnier britannique lance donc sa propre flotte de bateaux à vapeur. *Prince Abbas*, *Tewfik*, *Ramsès* sont construits en Écosse.

Les chantiers écossais Bow, McLachlan & Co. s'étaient spécialisés dans la méthode dite «knock down». Cela consistait à assembler le navire au chantier naval par boulonnage, à répertorier toutes les pièces, les démonter et les transporter en kit pour un remontage définitif sur place par rivetage à chaud. Cette méthode de construction élaborée permettait de livrer des navires de navigation intérieure, pour l'exportation ou pour les lacs n'ayant aucun lien navigable avec la mer.

En 1899 Cook étend son empire le long des rives du Nil avec la construction de l'hôtel Old Cataract à Assouan, destiné à accueillir les croisiéristes obligés de faire escale en route vers les grands temples de la Haute Nubie, rejoints sur un autre navire. Le barrage d'Assouan, inauguré en 1902, change la donne, et le nombre de touristes ne cesse d'augmenter.

1911-1921. Thomas Cook construit une nouvelle flotte de navires à vapeur plus rapides, composée de l'*Egypt*, de l'*Arabia* et du *Sudan*. Ils réduisent la durée d'un voyage Le Caire-Assouan à vingt jours, et les touristes affluent à bord.



1922-1935 Les croisières sur le *Sudan* et le Nil en général connaissent un âge d'or. Diplomates, hommes d'affaires et archéologues paient grassement pour découvrir les fabuleux sites de l'Égypte ancienne.

En 1933, Agatha Christie se lance, accompagnée de son mari, dans une mission archéologique. Pendant la croisière, la grande dame du mystère s'en inspire pour écrire son célèbre roman *Mort sur le Nil*.

1939-1991, la Seconde Guerre mondiale sonne le glas du tourisme en Égypte. Le *Sudan* est abandonné et amarré pendant 50 ans. Au début des années 90, avec l'avènement d'un tourisme plus démocratique et un nouvel essor des croisières sur le Nil, un armateur égyptien relance le *Sudan* pour un voyageur allemand, mais le navire est de nouveau abandonné.

En 2000 deux dirigeants de Voyageurs du Monde découvrent le *Sudan* dans un état pitoyable. Ils s'associent à l'armateur égyptien et après six mois de travaux de retrofit, le navire est prêt à appareiller.

En 2006 Voyageurs du Monde prend le commandement complet du navire. D'importants travaux sont entrepris pour le moderniser pour une meilleure manoeuvrabilité, tout en lui redonnant son lustre d'antan. Le *Steam Ship Sudan* repart à la découverte du Nil et de ses attractions historiques.

En juin 2011, comme tous les quatre ans, le navire est mis en cale sèche pour une refonte complète. Cette année, les moteurs ont été entièrement rénovés, apportant des améliorations significatives en termes de navigation, de consommation d'énergie et d'insonorisation. Les cuisines ont également été réaménagées, et un vaste potager bio est aménagé le long des rives du Nil pour approvisionner son restaurant au chef étoilé.



Sources

Agence Voyageurs du Monde, Paris

Conférence de M. Amir Attia, directeur du *Steam Ship Sudan*

<https://www.youtube.com/watch?v=8nmMmJC5y5w>

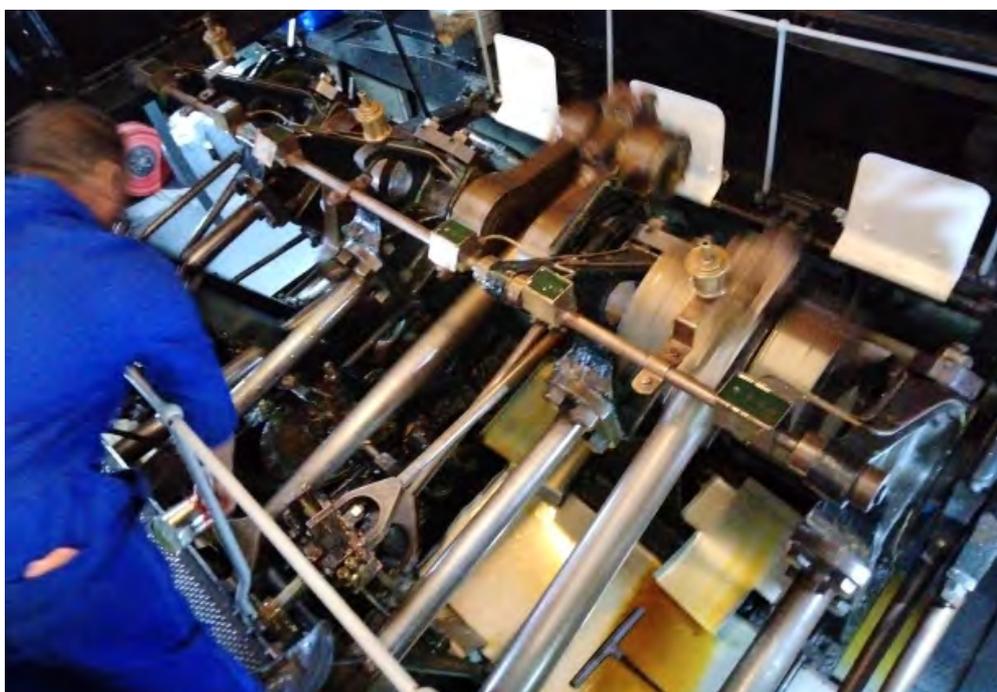
<https://www.youtube.com/watch?v=Im-Ns-r0Q0GM>

<https://croisieretpaquebots.com/wp-content/uploads/2020/03/film-35-SS-SUDAN.mov>

### Caractéristiques

- Nom : S. S. SUDAN
- Pavillon : ÉGYPTE
- Début de construction : 1915
- Démontage : 1917
- Remontage : 1921
- Type de navire : Vapeur fluvial à passagers
- Propulsion : machine à vapeur horizontale et roues à aubes
- Tonnage : 600 grt
- Longueur : 236 pieds
- Largeur : 32 pieds
- Constructeur : Bow, McLachlan & Co., Paisley
- Machine : 3 cylindres, 500 CV,
- Vitesse : 9,5 noeuds
- Premier propriétaire : Thomas Cook (Égypte) Ltd, London
- Propriétaires :
  - 1950: Fouad Serag el Din Pacha (Minister of Finance, Sec Gen of Wafd Party), Le Caire
  - 1953 Egyptian Government
  - 1955: Eastmar Nile Cruises
  - 19.. : Club Méditerranée, France
  - 19.. : LTI Hotels, Allemagne
  - 2003 : Voyageurs du Monde, France

Edmond et Mona Ballerin

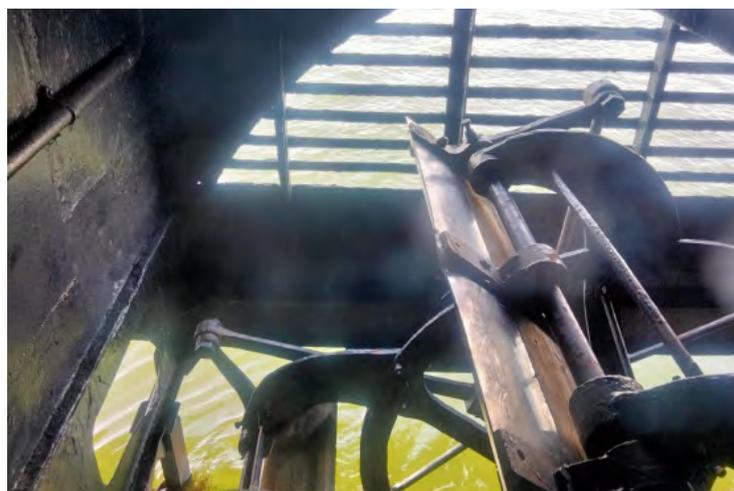


Salle des machines et ses trois bielles en action. Remarquer les bėnitiers sur les têtes de bielles, alimentés en marche !

La cheminée, le sifflet en cuivre, avec bar et sun deck



La roue à aubes articulées



# PERSPECTIVES DE L'ÉVOLUTION DU TOURISME

## sous les contraintes du développement durable

**Invité par les Amis de la Maison Fournaise le 26 novembre 2021, à s'exprimer sur ce sujet, d'actualité incontestable, Alain Brunet, adhérent actif et très engagé au sein de l'association Sequana, a proposé une réflexion et des perspectives reprises dans le texte ci-dessous.**

Dans un premier temps, l'orateur se situe dans le courant de réflexions sur l'évolution souhaitable du tourisme en rappelant les moments clés de son éducation partiellement exotique et de sa vie professionnelle qui l'ont amené à ressentir le besoin de compléter tardivement son bagage universitaire par une formation spécifique dans la protection de l'environnement. Il met notamment en évidence sa forte participation personnelle à l'excès de consommation de carburants fossiles consécutive à son activité d'une dizaine d'années dans l'aéronautique navale à hautes performances qui a favorisé la prise de conscience de la nécessité de réduire considérablement toute consommation de ressource naturelle, notamment en matière énergétique.

Après avoir noté que toute activité touristique ressort d'un besoin fondamental de la nature humaine qui tend à satisfaire sa curiosité et son besoin de connaissance en recherchant les occasions de se cultiver par des visites et contacts lors de toutes les phases de son existence, l'orateur évoque certaines de ses propres expériences, vécues au cours de sa jeunesse voyageuse et de sa vie professionnelle de marin, qui l'ont amené à

profiter de multiples opportunités des formes de tourisme évoquées ci-après sans encore en évaluer la distinction ni les conséquences sur l'environnement.

En préambule à l'analyse des activités touristiques au niveau mondial, il est bon de rappeler que le chiffre d'affaires du secteur ressort à près de 10 % de l'ensemble des activités commerciales alors même que, si l'on oublie la crise sanitaire, on constate un triplement du nombre de déplacements annuels à motif touristique en moins de trente ans.

S'ensuit une ébauche de classification des activités touristiques couramment pratiquées dans le monde en distinguant notamment :

- le tourisme d'opportunité
- le tourisme de détente, intellectuelle ou sportive
- le tourisme commercial
- le tourisme de « collectionneur »
- le tourisme culturel

... pour en arriver au tourisme de masse, grand mal de notre civilisation.

Chacune de ces catégories a ses particularités et ses adeptes mais leur point commun, à l'exception de la première qui met à profit un voyage imposé par les aléas de la vie courante,

est une quasi-nécessité de se déplacer, parfois fort loin, ce qui a évidemment d'importantes répercussions sur l'activité de transport de personnes.

S'ensuit un balayage rapide de l'immense variété des sites susceptibles d'accueillir au moins l'une des formes de tourisme évoquées ci-avant, allant des plus célèbres, mondialement connus, pour aboutir aux plus confidentiels, parfois reconnus des seuls voisins immédiats soumis à l'inévitable tentation de partager leur trésor sans nécessairement mesurer les risques que fait courir une notoriété soudaine.

L'un des principaux filtres de la classification est la notion de « site classé » dont un certain nombre le sont à des niveaux artificiellement élevés, plus pour des raisons politico-économiques que de réel intérêt touristique. Si tous les pays, régions et découpages géopolitiques divers, ont leurs propres critères de classement, l'un des plus recherchés est certainement la reconnaissance au titre de « Patrimoine de l'Humanité » sous l'égide de l'UNESCO. À l'heure actuelle, plus de 1150 sites ont reçu cette distinction à l'international, dont près de 900 au titre culturel et historique. Au niveau



*Les pyramides de Gizeh*



*Le viaduc de Garabit*



*Théâtre antique d'Éphèse*



national, le classement Grand Site de France fait également autorité et permet d'orienter les lieux choisis vers cette évolution que nous recherchons, à savoir une adéquation entre les capacités d'accueil et l'appel de flux touristique provoqué par la notoriété.

Une fois posé l'état des lieux et pour envisager des évolutions souhaitables, il faut faire appel à la notion de développement durable telle que proposée par Madame Gro Harlem Brundtland, Premier Ministre norvégien en 1987 : c'est « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ». Le Sommet de la Terre tenu à Rio en 1992 sous l'égide des Nations Unies a posé les bases de cette orientation nouvelle en trois piliers qui sont ÉCONOMIQUE, ÉCOLOGIQUE et SOCIAL et ont tous trois des conséquences directes sur la manière de gérer le tourisme à tous les niveaux. C'est en effet en considération des nécessités de contrôler l'équité économique, la modération du développement et l'innocuité sociale d'une activité touristique que l'on pourra obtenir l'un des précieux labels de classement qui autoriseront son fonctionnement dans les règles.

À la lumière de ce qui précède, l'orateur ramène alors son propos au niveau régional en focalisant ses réflexions sur le site des Impressionnistes de la communauté Bougival-

Croissy-Chatou-Le Vésinet-Carrières-sur-Seine. Son implication dans les activités de l'Association SEQUANA l'amènent tout naturellement à insister sur la partie nautique et riveraine du Bras de Marly qu'il parcourt régulièrement en participant à la mise en œuvre du navire à passagers *CHLOÉ* récemment mis en service en remplacement du *DÉNICHEUR*, lui-même associé aux activités touristiques dans ce secteur depuis une vingtaine d'années.

Une fois analysée la conjonction des éléments qui font de ce site un ensemble extrêmement riche sur le plan culturel et artistique, il devient évident que des équipements spécifiques déjà partiellement existants doivent être améliorés voire créés pour répondre au besoin de développement qui croît naturellement avec le basculement d'une proportion importante de personnes vers le tourisme de proximité. On constate en effet un réel engouement pour les promenades en famille sur les rives réaménagées avec intérêt manifesté pour les activités mises en évidence comme le sont notamment le hameau FOURNAISE où l'on trouve histoire, art et artisanat intelligemment imbriqués et interdépendants. Il est d'ailleurs intéressant de revenir en arrière de plus d'un siècle et demi pour prendre conscience de l'absence de concentration qu'avaient, dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'ensemble des activités économiques de notre région : les chantiers de construction navale émaillaient les berges tandis que les

guinguettes fleurissaient jusque sur l'eau, attirant les promeneurs du dimanche tout au long du fleuve dans lequel on n'hésitait pas à se tremper en dépit d'une propreté douteuse de l'eau. Doit-on espérer un retour partiel à ce type de comportement ? La réponse est certainement négative en considération de l'incroyable accroissement démographique que nous avons connu et qui impose de nouveaux cadres forcément moins souples pour permettre une participation plus universelle.

Et c'est justement là que réside le pari à tenir : parviendra-t-on à attirer davantage de monde sur nos sites sans enfreindre gravement les exigences du développement durable auquel nous sommes tous tenus d'adhérer ? Les sources de réflexion sont multiples et peuvent notamment faire appel aux technologies nouvelles modérément dosées pour conserver la vraisemblance historique que nous souhaitons tous. Mais, de grâce, oublions les monstres flottants d'une centaine de mètres de long qui transportent des hordes d'individus n'ayant pour point commun que leur capacité à payer cher ce qu'ils pourraient obtenir à faible coût en réalisant une véritable démarche individuelle vers des structures correctement dimensionnées et adaptées à leur environnement.

**Alain Brunet**  
propos recueillis  
par **Ève Bouchet**,  
administratrice de  
l'Association des Amis  
de la Maison Fournaise



La Pointe du Raz



la Maison Fournaise



## LES AVATARS DU CANOË CANADIEN

*Canoë à lattes verticales*

**Q**uel succès surprenant ! Totalement absent en France jusque vers 1880, le Canoë canadien est devenu, en moins de 50 ans, le plus utilisé et le plus fabriqué des bateaux de plaisance.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les bateaux de petite taille équivalant aux canadiens, comme les bachots, les Océans, les norvégiennes étaient lourds et lents, et généralement intransportables manuellement. Ils ne convenaient donc pas pour l'excursion et la randonnée, qui est une aspiration nouvelle, pour laquelle le canoë canadien est parfaitement adapté.

Le rob-roy, le funny, furent, avant le canadien, des bateaux utilisés pour la randonnée, mais très peu répandus. Si le canadien prend l'avantage, c'est qu'il permet de naviguer sur des rivières non canalisées, tout en

transportant des cargaisons ; il permet de sortir sur la berge ou de mettre à l'eau à la main, de bivouaquer en route. Il peut être transporté par le chemin de fer nouvellement créé.

Le canadien peut aussi se transformer en voilier en ajoutant un gréement, des dérives latérales et un safran. C'est donc toujours un bateau de transport, mais « typé » loisirs. Son âge d'or en France s'étend des années 20 aux années 50, avec l'immense vague des congés payés où le canadien a symbolisé les loisirs populaires.

Le canoë canadien est originaire du Canada, plus précisément des Indiens du Canada et jusque dans les années 20, il portait le nom de canoë indien chez une majorité de constructeurs. C'est un bateau de transport

d'hommes et de marchandises dans un environnement encore presque vierge, dans lequel les fleuves sont les voies de communication naturelles, pas toujours paisibles. Le canoë canadien a donc la proue et la poupe relevées pour ne pas embarquer, pas de pont pour entasser les marchandises, et suffisamment léger pour être sorti de l'eau et remis à l'eau manuellement pour contourner les obstacles. Retourné, il peut, si nécessaire, servir d'abri sommaire.

### Premier avatar

Le canoë canadien est d'abord une construction artisanale et locale, faite avec les matériaux disponibles sur place: écorce de bouleau, cousue par des boyaux et étanchée à la graisse animale, carcasse en bois d'érable ou similaire.

*NDLR : le mot indien AVATAR a plusieurs sens :*

- chez les hindous, chacune des incarnations de Vishnou,
- populaire, un événement fâcheux, un accident, une mésaventure
- en informatique : un personnage virtuel d'un jeu sur ordinateur
- un changement, une transformation, une évolution.

*C'est ce dernier sens qui est utilisé ici*



*Canoë indien en écorce de bouleau (CCKF)*

## Deuxième avatar

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : le progrès consiste à remplacer l'écorce par des virures en planche de bois, ce qui donne au canadien une coque à bouchain, tout en gardant la forme bananée et ronde typique du canadien. Il est probable que cette évolution marque la fin de l'artisanat local et l'émergence de charpentiers de marine spécialisés dans cette fabrication.

En France, dans les années 1850, il existe déjà des bateaux de loisir sportif, mais dans le panorama des bateaux de plaisance de la revue « La vie à la campagne » en 1863, nulle trace de canoë canadien ! Pourquoi ? Parce qu'il n'était pas encore apparu en France. À ma connaissance, le premier attesté en France est le canoë canadien de J. Hanne, - une coque à bouchain - qui semble avoir été construit autour de 1880, et récemment acquis par le Carré des Canotiers.

Les canoës « Indiana » d' A. Tellier apparaissent en catalogue en 1887. Il y a donc en France, dès les années 1880, une demande pour ce nouveau type de bateau, et pour y répondre, le nombre de fabricants se multiplie avec une prédominance des banlieues des bords de Marne et de Seine, là où se concentre le marché de la plaisance d'alors.

Curieusement, la fabrication en France n'a pas remplacé, mais plutôt provoqué l'importation en provenance du Canada. En effet, les canadiens d'origine ont été commercialement importés en France seulement à partir de 1900 (Peterborough), alors que la production française avait déjà commencé.

Troisième avatar : les petites lattes. Dès 1887, Tellier réalise ses canoës Indiana en forme avec des virures très étroites, et c'est ce mode de fabrication qui sera le plus communément utilisé avec des petites membrures peu espacées. Le canoë canadien à virures larges n'est plus fabriqué.

Ce canoë à lattes présente deux variantes: soit des petites lames dans la longueur, clouées sur des membrures ployées (baguettes d'acacia demi rondes), soit des lames de bois verticales en forme de U d'un plat bord à l'autre côté, d'abord assemblées entre elles à plat comme un store, puis ramollies à l'étuve et pliées sur un mannequin, en supprimant les membrures. C'est sur deux canoës indiens de ce type qu'en 1908, le Docteur Sexe et sa femme, de Villersexel, font une navigation fluviale de Besançon jusqu'en Méditerranée !

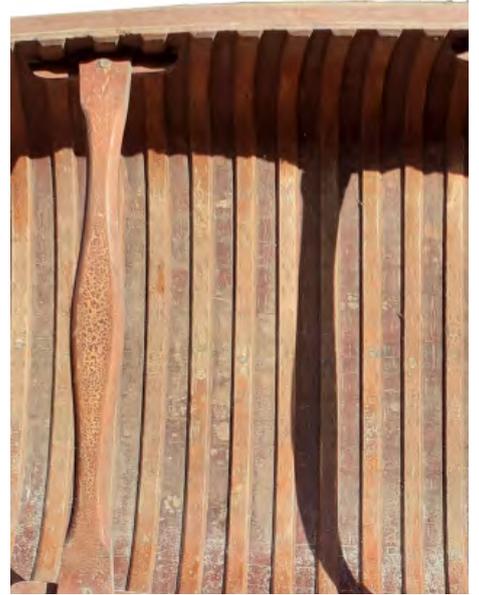
La technique des lames verticales a été employée au Canada par Peterborough et Lakefield, (et, paraît-il, adoptée un moment par un fabricant français ?) mais n'a pas subsisté en raison de son coût et de la difficulté de réparation.

Autre variante du canadien à lattes horizontales : le canoë entoilé (Peterborough), qui est, a priori, une bonne solution d'étanchéité, mais qui présente l'inconvénient d'être vulnérable aux déchirures et au pourrissement qui en résulte.

## Dernier avatar

Le dernier avatar du canoë canadien en bois, est un perfectionnement : les baguettes demi rondes rapprochées sont remplacées par les lattes plates plus espacées, et la partie intérieure de la quille, dans laquelle passent les membrures est supprimée. L'avantage est important : cela facilite grandement le nettoyage du fond du bateau et évite le pourrissement. Les constructeurs Seyler, Élie, et d'autres, ont fait évoluer leur production dans ce sens vers 1930, ce qui permet de « dater » un canadien subsistant aujourd'hui, au moins pour les constructeurs ayant adopté cette nouvelle technique.

C'est probablement l'évolution ultime des canoës canadiens en bois avant les matériaux composites, mais cela est une autre histoire !



Les deux versions du Neptune de chez Seyler :  
en haut . membrures plates  
en bas : petites membrures

Pierrick Roynard



Canoë canadien en bois et à petites lattes

# RENCONTRE AVEC INÈS DE MARCILLAC

## maire adjointe à l'éducation et au sport à Chatou



**M**adame l'Adjointe au Maire, vous nous avez présenté l'été dernier la communauté des enseignants de Chatou : qu'attendez-vous de cette rencontre avec l'association Sequana ?

En effet et je salue l'enthousiasme avec lequel vous avez répondu positivement à cette invitation dont l'objectif était de faire bénéficier les enfants de notre ville de nouvelles actions éducatives basées sur notre patrimoine culturel local. Ce jour-là, l'association Sequana a permis aux enseignants et directeurs de centres de loisirs de visiter l'atelier de rénovation de bateaux, de découvrir les activités pédagogiques proposées et de profiter d'une promenade en bateau commentée sur le modèle de celle effectuée avec les élèves.

**Q**uelle place accordez-vous dans les programmes des classes élémentaires à la découverte sur le terrain ?

Tout l'enjeu de l'instruction réside dans la transmission aux enfants de l'envie d'apprendre en développant leur curiosité et une meilleure compréhension du monde dans lequel ils vivent. La découverte de l'histoire de sa ville, de son patrimoine, de son environnement naturel participe à développer ces objectifs auprès des enfants de manière ludique et concrète tout en travaillant des compétences en lien avec les programmes scolaires.

**L**es programmes proposés par notre association aux enfants des écoles et des centres de loisirs correspondent-ils à vos attentes et si oui, pourquoi ?

Tout à fait ! C'est pourquoi tant d'écoles ont souhaité venir, que ce soit sur le temps scolaire ou sur les temps extra scolaires pour les centres de loisirs. Vos intervenants ont effectué un travail pédagogique formidable proposant plus d'une trentaine d'activités aussi riches que variées. Ces derniers s'adaptent à la demande des enseignants, à l'âge des enfants selon le travail effectué en classe. Tout y est bien pensé ! Les enfants effectuent différents ateliers en petits groupes. On y parle de l'époque impressionniste à travers la peinture, le dessin, la poésie ou le chant. On sensibilise au respect de l'environnement avec la découverte de la faune et de la flore des bords de Seine lors de sorties en bateau. On y aborde des notions de physique avec le principe d'Archimède, le fonctionnement d'une écluse, la construction navale. On s'intéresse au travail du bois, on apprend à effectuer des nœuds marins .. L'ensemble des ateliers proposés ont captivé les enfants à la grande satisfaction de leurs éducateurs unanimement satisfaits de leur venue.

**Q**uelles pourraient être vos recommandations pour les programmes des années à venir ? Comment une association comme Sequana s'inscrit-elle dans la politique des écoles de Chatou ?

L'association Sequana est devenue actrice de la politique éducative de la ville. Je ne doute pas un instant de la pérennité de ce partenariat qui présente aussi l'avantage de valoriser le lien intergénérationnel car je constate que vos intervenants sont souvent retraités et ces derniers savent si bien transmettre leurs passions et leurs savoirs ! Les activités que Sequana propose participent à faire grandir la culture, la conscience écologique et citoyenne des enfants. Il est heureux que cela puisse s'inscrire dans le temps comme toute démarche éducative. S'épanouir dans sa ville requiert aussi de mieux connaître son passé pour mieux l'aimer, la respecter et, sait-t-on jamais, s'y investir à son tour comme le font tous les valeureux bénévoles de l'association Sequana que je remercie vivement au nom de notre chère Ville de Chatou !



## À L'ÉCOLE DE SEQUANA

**Q**ue d'« élèves » cette année ! Masqués ou pas, majeurs ou pas, ils ont été nombreux à se présenter à l'atelier pour découvrir un lieu, une activité, une ambiance, un monde inconnu.

Tout d'abord les écoles.

Nous avons pu attirer l'attention des directeurs des établissements de Chatou, réunis au printemps au Hameau Fournaise par Inès de Marcillac, adjointe au Maire, en charge de l'Éducation, de la restauration municipale et du Sport ; ceux-ci ont visité l'atelier, découvert la collection et ont pu nous interroger sur les activités réservées aux « scolaires ».

De notre côté, nous nous sommes recyclés en profs, assistants, moniteurs, skippers, conteurs, et organisés pour les accueillir par groupes de 10, par 12, 25, 50 ou plus ... ! (plus de 250 enfants sur le deuxième semestre). Notre petit groupe de bénévoles emmené par Kareen Sontag a mis au point tout un ensemble d'activités : histoire, observation, navigation, créations artistiques, jeux, travaux manuels...

Selon la génération, le temps dédié, la saison et l'objectif poursuivi, un contenu minuté est mis au point et chaque bénévole assure sa partie, selon sa spécialité.

Dès la rentrée, premiers contacts, premières réservations et la dernière partie de l'année a été riche en visites scolaires accompagnées d'enseignants motivés et de parents également intéressés par cette découverte.

Les centres de loisirs. L'été dernier, les animateurs à la recherche de programmes de vacances ont été nombreux à amener les enfants pour la journée sur l'île. Parcours immersif au musée, jeux et pique-nique dans le parc, et deux ou trois heures avec Sequana

sur l'eau et sur terre. D'un jour à l'autre, il nous fallait ajuster le programme selon l'âge de nos jeunes visiteurs et le volume des groupes successifs, et recruter jusqu'à sept bénévoles par opération ... !

Et enfin, les cycles de sensibilisation à la restauration des bateaux en bois : malgré la pandémie nous avons pu proposer chaque année depuis 4 ans des week-ends à des profils très divers : passionnés de bateaux, bricoleurs du dimanche, nouveaux retraités attirés par l'artisanat etc...

À la dernière session, en novembre, dans un froid de canard, dix personnes ont suivi le programme animé par les plus expérimentés de Sequana.

2022 est là : nous attendons les premières classes au printemps, lorsqu'il sera possible de naviguer à la découverte de Gaston le héron, les martins pêcheurs, des tortues de Floride qui aiment se prélasser au soleil, des péniches historiques et de la fameuse Grenouillère.

Je termine en saluant l'engagement, la patience et le sens pédagogique des séquanais, acteurs premiers de la transmission du savoir : Kareen, Jean-Marc, Jean-Paul (oui il était aussi très impliqué et commentateur recherché sur Chloé !), Edmond, Brigitte, Anne-Marie, Marie-Pierre, Bertrand, Pierrick, Jean-Claude, Jean-Pierre, Marie-Christine, Annie, Paul.

Notre récompense ce sont les yeux écarquillés, interrogateurs et surpris des enfants lors de leur première balade sur la Seine, ce sont les cris des équipes rivales lors du tir à la corde, ce sont les stagiaires qui poursuivent leur apprentissage en devenant membres actifs et reviennent dès le lundi suivant gratter un bateau à restaurer !

**Laurence Malcorpi**

### Cycle Initiation à la restauration des bateaux en bois

#### PROGRAMME

#### SAMEDI

##### Matin

- Histoire des lieux, du canotage et naissance de Sequana
- Présentation de la Collection
- Exercice de gréage sur deux bateaux :
  - *Zabeth* (plongeon)
  - *Ville de Chatou* (océan)

##### Après-midi

- Évaluation d'un projet de restauration ou de reconstruction
- Introduction : exemple: *Hermione ... Suzanne*
- Étude du projet *Zabeth*
- Étude du projet *Madame*
- Présentation des chantiers en cours *Margot* et *DGS*

#### DIMANCHE

##### Matin

- Les différents bois et leurs caractéristiques
- Techniques d'assemblage  
Taitement du bois / expérience étuve

##### Après-midi

- Entraînement au gréage sur maquettes
- Accastillage avirons, exercices pratiques,
- Mise à l'eau d'une yole

*De gauche à droite :*

*L'impressionnisme, par Kareen*

*Les bateaux du Canotage, par Kareen*

*Construction de bateaux-jouets navigants, par Edmond*





## FESTIVAL de LOIRE

Le plus grand rassemblement de la marine fluviale

La dixième édition du Festival de Loire a eu lieu du 22 au 26 septembre 2021 sur les quais d'Orléans entre les Pont Royal et Pont Thinat. Les bateaux de Loire, riches en tradition séculaire, sont largement représentés avec les toues, toues cabanées, plates de Loire, fûtreaux, chalands et même l'Inexposable n°22.

La batellerie française et étrangère, et autres flottilles ont complété ce grand rassemblement de 248 unités dont notre chaloupe à vapeur *Suzanne*, plus habituée à la navigation séquanaise.

Le lundi 20, notre ami Régis est venu d'Orléans pour emmener *Suzanne* e sous la grue installée sur le quai du Châtelet pour sa mise à l'eau.

Pierrick nous rejoint, il restera les deux premiers jours à la barre. Le niveau du canal est assez bas. L'eau est pompée en Loire pour l'alimenter. Nous commençons une première rotation jusqu'au Cabinet Vert un restaurant sur la rive droite du canal à environ un kilomètre de notre port d'attache.



*En haut - Le plus grand rassemblement de bateaux fluviaux*

*Ci-dessus - Edmond et Joselyne à la corvée de bois*

*À gauche : Suzanne au ponton*

*En haut page suivante - Suzanne au ponton*

*Ci-contre page suivante - Les places au ponton sont très disputées-*

À cet endroit un batardeau a été élevé pour contenir l'eau du bief navigable, bien que de l'autre côté le niveau semble plus haut.

La manœuvre de retournement consiste à barrer *Suzanne* perpendiculairement à la rive droite en coupant la machine pour venir mourir sur le bord. À ce moment le bosco, à l'aide de la gaffe, ralentit la chaloupe en la repoussant de manière à la faire tourner de 45 degrés dans la direction opposée, puis la machine en avant termine le retournement pour repartir en sens inverse.



Au retour la manœuvre est similaire mais l'avantage est que nos amis espagnols sont à côté de leur barque et en leur lançant les bouts avant et arrière, ce sont eux qui nous font tourner...

Sur le quai, diverses animations sont présentes : les villages de Mariniers, ceux des fleuves et rivières, les villages du canal d'Orléans et ceux des fleuves invités. Cette année ce n'est pas un pays particulier qui a été invité mais une rétrospective de ceux présents lors des éditions précédentes : Portugal, Espagne, Italie, Pologne, Grande-Bretagne.

Le dimanche matin *Suzanne* est redescendue en Loire pour son grutage du lendemain. L'après-midi, laissée libre, j'ai rejoint les Mariniers de Vitry-aux-Loges pour partager avec eux la grande parade finale entre les ponts Royal et Thinat une autre navigation.

Vers 16 heures, la grande parade s'anime le *Balbuzard*, mené par Dom, s'insère dans la file en tractant un des deux *Héron* avec Martine à bord.

Le courant sur la Loire est relativement fort. Nous suivons la flotte en naviguant à gauche sur le fleuve entre les deux ponts Thinat et Royal.

Nous croisons le train de bateaux mené par la grand voile rectangulaire.

Au bout du troisième tour, nous quittons la flottille et remontons le cours de la Loire jusqu'à Combleux pour sortir les bateaux.

Les manipulations ne furent pas simples, le niveau de la Loire ayant baissé, la cale était pleine de boue et les 4x4 ont bien failli s'enliser. Nous avons cependant pu sortir les six bateaux avant de rentrer.

C'est sur un beau coucher de soleil que nous avons quitté Combleux.

**Marc André Dubout**



# JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE



Patrimoine pour tous, ensemble faisons vivre le Patrimoine

*Aquarelle réalisée par un visiteur artiste de passage*

**T**el était le thème retenu pour les 18 et 19 septembre 2021. Notre Gare d'eau était ouverte à tous comme au temps des Impressionnistes. En famille, entre amis, en couple, seul, ils s'y sont donnés rendez-vous ! Ils se sont pressés autour de notre stand afin de pouvoir profiter d'une balade sur la Seine.

En effet *Suzanne*, la chaloupe à vapeur, en chauffe, les attend au ponton. Elle est accompagnée de *Chloé*, bateau contemporain électrique. *Lulu* et *Clottu*, yole et canoë canadien étaient aussi sur l'eau. Le succès était tel que, comme l'année précédente, nous avons dû gérer les réservations afin de réguler les départs ! En attendant leur tour, nos visiteurs pouvaient profiter d'une visite guidée de l'atelier et de la collection de nos bateaux restaurés ; ils pouvaient aussi rencontrer Renoir au musée Fournaise, découvrir le Hameau Fournaise en compagnie des Amis de la Maison Fournaise et aussi faire une pause aux Rives de la Courtille afin de déjeuner ou prendre un petit café.

*Les promenades en vapeur ont toujours le même succès*



Bref, revenons à nos balades sur l'eau qui enthousiasment toujours le public.

À l'embarquement, les familles prennent des photos afin de marquer cet événement, les gilets de sauvetage endossés et les capitaines et matelots sont prêts à conter l'histoire de leur bateau et à commenter ce moment de navigation : la faune, la flore sur les berges du fleuve, les lieux historiques notamment le site de la Grenouillère à Croissy, l'un des berceaux de l'impressionnisme.

À la fin de cette petite croisière, quel plaisir de voir ces yeux pétillants de bonheur, ces sourires et ces remerciements exprimés.

Pour nous ils sont une récompense ! Tout cela fait du bien en ces périodes stressantes accentuées par la pandémie qui sévit.

Nous avons découvert le magnifique bateau de Pierrick *Pile ou Face* entièrement restauré par ses soins. Il le mettra sur l'eau et Fabrice essaiera d'y trouver l'équilibre et de naviguer avec succès !

À noter qu'une partie de la collection des bateaux a été présentée dans la Cour du Soleil à Carrières-sur-Seine : exposition originale des bateaux dans des boves qui sont d'anciennes habitations troglodytes aménagées dans le roc.

Rendez-vous l'année prochaine afin de retrouver notre cher public !

**Marie-Dominique Romain**



*Le garage-bove à bateaux de Carrières, maintenant lumineux, permet la présentation des bateaux.*



*La Cour du Soleil devient un lieu d'expositions et d'animations culturelles*

*Suzanne attend des clients au ponton Sequana*



*Un puzzle pour faire découvrir les poissons de la Seine aux enfants et aux visiteurs !*





## CHLOÉ ET L'IMPORTANCE DE SA PROPULSION

Après un hivernage sans histoire durant lequel ont été réalisés divers travaux sur le flotteur et les aménagements, et un suivi technique soigné de la batterie, le bateau était prêt à remettre à l'eau début mai lorsqu'une avarie inattendue sur le contrôleur de puissance installé en 2020 a contraint à réutiliser le contrôleur livré avec le bateau en 2019. En dépit de l'inadaptation en tension du nouveau moteur installé en 2020, l'appairage a pu se réaliser sans grande difficulté et l'ensemble de la propulsion semble maintenant répondre en tous points au cahier des charges fixé pour le bateau, à savoir : emport de 11 personnes équipage compris pour des navigations d'environ une heure à une vitesse moyenne de l'ordre de 8 km/h sur le bief pont de Chatou – Pont de Bougival et ce, à plusieurs reprises (jusqu'à cinq) chaque jour de travail.

Les particularités d'exploitation liées tant à l'héritage qu'aux modifications réalisées depuis l'acquisition ainsi qu'aux mesures destinées à la conservation du matériel sont précisées ci-dessous.

### BATTERIE

Elle a fait l'objet de soins attentifs durant l'hivernage, notamment désassemblage complet pour individualiser les douze accumulateurs et opération d'équilibrage après réassemblage à l'issue d'une longue période de repos dans cette configuration, puis, reprise des charges périodiques pour maintenir un niveau d'au moins 70 %. Les mesures effectuées aussitôt après la remise en service le 5 mai ont mis en évidence une parfaite homogénéité des éléments au repos (moins de 20 millivolts d'écart) ainsi qu'au débit de croisière : seuls les quatre accus de rang 1-3-5 et 7 localisés à tribord arrière présentent une résistance interne légèrement supérieure aux huit autres d'environ 5 %, conséquence très probable de l'héritage qui utilisait ces accus pour alimenter seuls les servitudes du bord, notamment la pompe de cale automatique. Dans l'état actuel, il est raisonnable d'espérer une durée de vie d'encore deux ou trois



*Le moteur d'origine*



*Un nouveau moteur plus moderne et son support*

années à condition de surveiller étroitement les niveaux d'électrolyte et d'éviter de décharger au-delà de la première barrette jaune du contrôleur d'autonomie.

### MOTEUR

Sorti des réserves de l'Association, il n'a coûté que les frais de fabrication du nouveau support et de la transmission soit environ 250 euros alors que ses homologues sont commercialisés au prix de détail de 2500 euros. Il semble très bien adapté après bridage électrique au maximum de 2000 watts ce qui représente moins de 50 % de sa puissance nominale. Dans ces conditions, sa durée de vie, sans entretien majeur prévisible, est supérieure à dix ans ; prévoir le changement périodique des balais à une fréquence à déterminer dépendant du temps de travail mensuel moyen (environ 500 heures entre échanges ; vérification annuelle obligatoire pour en mesurer la diminution de longueur). On mettra d'ailleurs à profit cette occasion pour souffler la poussière de charbon présente sur le rotor et les parties fixes du moteur.

### TRANSMISSION

Des plus simples puisqu'elle ne comporte que deux poulies en acier entraînant une courroie trapézoïdale très souple avec un rapport de réduction de 3, elle travaille



*La transmission facile à régler*

dans de bonnes conditions et se révèle très silencieuse. Seules la propreté et les projections éventuelles de graisse sont à surveiller ainsi, bien sûr, que le niveau d'usure.

## CONTRÔLE DE PUISSANCE

C'est le point qui a demandé le plus de travail car son bon fonctionnement est fondamental tant pour la sécurité et l'agrément de conduite que pour maîtriser la longévité de la batterie. Noter que sur ce point, l'héritage était catastrophique avec une ergonomie désastreuse et un fonctionnement aléatoire; pourtant, le contrôleur CURTIS PMC 1204 qui en est l'élément de base est un excellent appareil, très endurant et simple d'emploi. Toute la réussite d'une bonne utilisation vient donc de la qualité du câblage et du refroidissement. Pour le moment, le support spécialement fabriqué pour remplacer le boîtier DUFFY qui le contenait, est dans un état intermédiaire pour la mise au point et les mesures ; les câblages sont évolutifs et la capacité d'absorption thermique de la plaque support insuffisante pour travailler avec de bonnes marges. Il arrive donc que des surchauffes occasionnelles se manifestent par une baisse de puissance sensible intervenant lors d'appels de puissance prolongés : ceci n'a aucune conséquence, ni pour la sécurité, ni pour le matériel car le contrôleur CURTIS est très bien protégé pour gérer cette situation. Il reste qu'une amélioration de la gestion thermique du compartiment est à prévoir pour la saison prochaine.

Enfin, la manette de commande du contrôleur, d'une apparente simplicité puisqu'il ne s'agit que d'une résistance variable de 5000 ohms pour le réglage de la puissance, assistée de deux micro-contacts pour le changement de sens de marche, représente en réalité un véritable casse-tête en raison de la conception mécanique du levier de commande. La refonte pure et simple est à envisager mais les nécessités du calendrier de la mise en service obligent à adapter le système actuel avec des astuces électro mécaniques dignes du professeur Nimbus. Il s'agit pourtant d'un élément clé,



Moteur hors-bord de secours léger et discret ;

tant pour la sécurité que pour le confort de conduite

## HÉLICE

Bien que ne faisant pas partie du domaine de compétence d'un électromécanicien, l'hélice est une pièce maîtresse du système de propulsion. Son adaptation a fait l'objet de calculs soignés par le fabricant Maucour qui nous a fait un composant en tous points conforme aux desiderata exprimés dans la commande. Les premiers essais sont très encourageants puisqu'on obtient les 8 km/h exigés avec une puissance absorbée inférieure de 20 % à celle que l'on attendait.

## LIGNE D'ARBRE

La ligne d'arbre héritée est maintenant correctement équipée d'une bague hydrolube pratiquement neuve et d'un palier-butée avant neuf ; seul le presse-étoupe hérité a été conservé car il donne confiance, tant sur son montage très professionnel que sur son état d'usure ; un resserrage sera probablement nécessaire lorsque les fuites augmenteront. Des vibrations d'origine inconnue sur cette ligne d'arbre presque idéale sont toutefois perceptibles, suffisamment modérées

pour ne pas engendrer d'inquiétude mais susceptibles de s'aggraver dans le temps. Enfin, je crois souhaitable de réaliser à l'occasion un test de la capacité d'épuisement de la pompe de cale pour s'assurer qu'elle serait en mesure d'étancher la seule voie d'eau possible sur ce bateau, à savoir la rupture du manchon en cas de grippage du presse-étoupe.

## MOTEUR DE SECOURS

Relativement facile à mettre en œuvre une fois installé sur sa chaise, il garantit une propulsion suffisante pour regagner le ponton depuis n'importe quel point du circuit et dans toute configuration météorologique et de chargement. Il reste que, dans l'état actuel du circuit du bord et en l'absence d'un convertisseur 36 volts vers 24 volts de puissance suffisante, toute utilisation prolongée de ce moteur provoquerait l'indisponibilité temporaire du bateau pour entretien de la batterie.

En conclusion, il ressort de ce qui précède que le navire *Chloé* est totalement apte à la mission de transport telle qu'elle figure au cahier des charges, au moins pour ce qui concerne la propulsion.

Alain Brunet



Un tableau de bord modernisé



# LE DESPUJOLS GRAND SPORT AUX PETITS SOINS

**M**algré les contretemps dus à la pandémie, la construction du DGS a bien progressé et nous voici prêts à poser le pont.

Les choix techniques et processus de réalisation envisagés ont montré toute leur efficacité et les objectifs ont été tenus sans restriction.

Les études sur table sont allées bon train ces derniers temps...

## La coque

Les murailles ont été réalisées en 3 plis :

- 1<sup>er</sup> pli en CP marine sous forme de lattes de 22 cm montées en diagonale, vissées et collées au Sika contre les membrures, les serres bauquières et les bouchains.
- 2<sup>e</sup> pli en roving et époxy collé sur le 1<sup>er</sup>.
- 3<sup>e</sup> pli en acajou sous forme de 4 virures (de chaque côté du bateau) de 5,50 m de long, 18 cm de large et 4,5 mm d'épaisseur collées à l'époxy chargé sur le 2<sup>e</sup> pli, au moyen d'un système de mise en pression réparti tout au long de la coque.



*Les virures en acajou massif en cours de sèchage*

Les plats-bords ont été réalisés en acajou de 20 mm collé au Sika® sur les barrots et les serres-bauquières et vissés par en dessous. Les râblures des plats-bords pour poser le pont ont été réalisées à la défonceuse après avoir parfaitement calculé et tracé

leur courbe, et posé sur les dits plats-bords un guide qui fait le tour du bateau et qui y restera jusqu'à la pose du pont.

Les barrots ont été réusinés dans leur partie haute pour recevoir la fougère. Les protections adhésives de la coque ont été enlevées : très beau résultat !

## Le moteur et l'arbre d'hélice

La remise en état du moteur V8 Chrysler Marine de 5,2 l de cylindrée et 225 ch a pris du retard car toutes les pièces à remplacer sont importées des US ; mais ça y est, elles sont arrivées, il a été réusiné et est en fin de remontage ; il devrait nous offrir sa première symphonie en février 2022.

Un support en bois pour la nouvelle chaise de l'arbre d'hélice a été réalisé.

## La sellerie

Les vaigrages (flancs intérieurs du bateau et vides poches) ont été envoyés aux Ateliers de l'Enfer pour y être recouverts. Idem pour le tableau de bord.

## L'électricité

L'ensemble des faisceaux électriques est en place.

## Le pare-brise

Un fournisseur a été sélectionné à Annecy pour refaire le pare-brise.

Une énorme caisse a dû être réalisée pour transporter le vieux parebrise vers le fournisseur et en recevoir le nouveau. Le colis a été envoyé au fournisseur et le retour est attendu pour février/mars 2022.

Perçage / usinage du passage de la chaise.  
Ponçage de la coque et protection.  
Abaissement du ber de 30 cm pour travailler confortablement sur le pont  
Réalisation et pose du pont avant.

**Bernard Condamin**



*Le chef de chantier en séance d'étirements sur la fougère du DGS*

*Qu'on se tranquillise ! Le vinyl jaune n'est qu'une protection de l'acajou massif*



# L'ÉTUVAGE DU BOIS, UN JEU D'ENFANT ?

**S**i vous passez un jour en simple visiteur chez Sequana et qu'il se trouve que c'est un jour consacré à l'étuvage de pièces de bois pour poursuivre une restauration, vous allez découvrir une technique hors de votre quotidien qui vous surprendra !

Qui plus est, demander à l'homme de l'art de vous donner quelques explications, pour le cas où vous seriez tenté d'essayer ! Voilà une petite leçon exprimée avec une précision de chirurgien.

« Il faut de préférence utiliser du hêtre, du chêne ou de l'acacia et moins le frêne. Le cintrage par la vapeur permet de conserver un fil uniforme du bois lors du cintrage, le

bois sera ramolli à partir d'une température de 70 ° ; il devra être mis en forme dans la minute qui suit sa sortie de l'étuve ! Très important pour la réussite de l'opération.

Pour réaliser une étuve on peut utiliser du bois de coffrage et assembler une boîte de la dimension adaptée à la pièce de bois à étuver. Sur les côtés de la boîte il faut percer quelques trous bien symétriques pour y glisser des tourillons sur lesquels vont reposer les pièces à étuver. La boîte est assemblée par vissage en terminant par le dessus ce qui permet de glisser facilement les tourillons.

Une porte est réalisée avec des charnières et une fermeture sur un joint de porte

pour obtenir une étanchéité<sup>1</sup>. Il faut percer le fond de deux trous, l'un pour évacuer la condensation, l'autre au milieu pour raccorder un tuyau relié à une centrale à vapeur (décolleuse papier peint)»

Vous avez tout suivi ? C'est d'une simplicité !

«Et ce n'est pas fini, il faut étuver pendant au moins 90 minutes, voire 3 heures, selon l'épaisseur du bois.»

Et qu'en est-il de votre résultat ? Avec indulgence nous attendons vos témoignages....

**Pierre Amsallem**

*1/ Pour certains cela rappelle des séances de jeunesse avec le célèbre Meccano ...*



L'étuve, signée Pierre Amsallem



Détail de la porte étanche et sa fermeture à grenouillère

## TÉMOIGNAGE DE JEAN-PIERRE

**J**e me présente, je m'appelle Jean-Pierre, je suis un canoë canadien Seyler, vous pouvez me voir, actuellement, sur de grands tréteaux dans l'espace du chantier yoles et canoës de Sequana. Ce petit message de témoignage aujourd'hui pour remercier Pierre d'avoir fabriqué cette étuve et ainsi permis à l'équipe d'avancer et de terminer la pose de mes nouvelles membrures.

Avant son arrivée et donc son utilisation je me désolais du temps qui passait sans me voir plus beau, plus fringant. Je comptais les jours, les semaines, les mois...

En effet, le contexte ne m'était pas favorable depuis près de 18 mois car de longues périodes de solitude et de silence alternaient avec des périodes d'activité, de bruits de rabot et de ponceuse... Il a fallu toute la persuasion de mes congénères et voisins Jako, Lulu, Charentaise, Mouche, Gibbon, qui m'assuraient qu'un jour viendrait où je poserais de nouveau ma coque sur l'eau pour

que je ne sombre pas dans la dépression dite du chantier abandonné. Je ne voulais pas devenir une épave !

À ces mois difficiles s'ajoutaient les heures passées à voir Kareen scier, dégauchir, raboter, poncer etc. et l'entendre, un certain nombre de fois, lorsque Pierrick tapait avec son maillet sur la membrure (rassurez-vous ce n'était pas sur Kareen), « M... ! Stop ! Elle s'est cassée ! » et ensuite la voir, les voir tous et toutes regarder désespérément cette membrure devenue un simple petit morceau de bois ou plutôt deux et essayant de comprendre l'origine de cet échec. Es-tu certaine qu'elle a été coupée dans le fil du bois ? N'y avait-il pas un nœud ? Combien de temps l'as-tu laissée tremper dans la Seine ? Bref, à chaque casse je les voyais passer par la case départ et je me disais « croise-les doigts, non pardon, croise-les membrures pour qu'ils ne te laissent pas tomber à jamais ! ». Annie, Brigitte mes copines de l'équipe ont également apprécié l'arrivée et

l'utilisation de l'étuve, elles étaient moins stressées lorsque Kareen leur demandait de l'aider à poser une membrure.

Elles ont été posées le dimanche 21 novembre lors d'un stage d'initiation au travail du bois. Les stagiaires étaient aussi heureux que moi. Pour être franc j'étais si content que j'ai failli sauter directement à l'eau ! Je me suis rappelé à temps que je n'étais pas encore complètement fringant et qu'il fallait encore tenir quelques mois.

Voilà, c'est ce que je voulais partager avec vous, chers lecteurs, cette étuve est une grande réussite ! Bravo et merci Pierre ! Je n'oublierai pas d'associer à ces remerciements Roger et Bernard qui ont aussi contribué à l'amélioration de ma condition que ce soit dans la recherche d'acacia ou dans la création d'utilitaires pour augmenter la cadence de fabrication des membrures (avant étuvage). Sympa les filles et les gars de Sequana !

**Signé : un fan de l'étuve**

# DU CÔTÉ DES CHANTIERS YOLES ET CANOËS



Décembre 2021, chantier Alexandre, grattage des gros pâtés de colle epoxy

Quelques semaines après le 3<sup>e</sup> confinement et un énième redémarrage de chantiers, le chantier Yoles et Canoës pouvait désormais ouvrir ses portes les lundis, mercredis et vendredis. Un jour de plus pour essayer de rattraper un tant soit peu le retard pris.

Nous nous sommes donc remis au travail mais ce ne fut pas chose aisée car chaque confinement a été vécu comme un grand coup de frein et chaque reprise a nécessité de revoir l'inventaire des tâches réalisées, des tâches à faire, de visualiser la méthode utilisée sur des travaux entamés.

Bref début mai 2021, nous avons démarré la saison 4 du chantier *Jean-Pierre*. Le tournage des épisodes fut assez espacé car nous devions aussi attaquer la maintenance d'autres embarcations comme *Lulu*, *Gibbon*, *Charentaise*. Ce, pour être certains qu'à l'été nous serions prêts à faire naviguer des bateaux sur cette Seine qui nous avait tant manqué !

Puis en décembre 2021 nous avons lancé un deuxième chantier de restauration, le chantier *Alexandre*. *Alexandre* est un canoë français du constructeur Alexandre Lein. Il a été construit pour être armé en 1 rameur ou 1 rameur/1 barreur ou en 2 rameurs. Malheureusement une grande partie de l'accastillage étant manquante, tout particulièrement une paire de portants, nous ne pourrions donc pas l'utiliser en deux rameurs. À moins de retrouver des portants similaires dans notre stock d'antiquités (pièces détachées). Affaire à suivre.

Ce chantier a été commencé afin de permettre la participation active de nouveaux adhérents : Jean-Sébastien, Tamara et Stéphane. Ces nouveaux membres actifs se sont inscrits après avoir participé au stage de sensibilisation (week-end du 20/21 novembre) organisé par Sequana. Jean-Sébastien et Tamara projetant de s'installer en province dans un délai proche, sont venus travailler deux à trois fois par semaine pour que le chantier ne traîne pas. Ils ont tenu parole, et grâce à eux le grattage est réalisé à 90 %. Ils ont d'autant plus de mérite que le vernis appliqué était un vernis bi-composants, donc très difficile à éliminer. Je suppose que ce bateau a dû être utilisé par un club d'aviron : il a pris beaucoup de coups et de nombreuses gerces ont été réparées par l'application de gros pâtés de colle epoxy. C'est tout de même une très belle embarcation qui, une fois restaurée, sera du plus bel effet au sein de notre collection.



Fin novembre 2021, chantier Jean-Pierre, Pierrick et votre serviteur clouant une membrure venant d'être posée



Janvier 2022, chantier Jean-Pierre, votre serviteur inspectant Jean-Pierre coque retournée



Janvier 2022, chantier Jean-Pierre, Brigitte flipotant

## Avirons

### Gibbon :

application de deux couches de vernis sur les pelles qui avaient été décapées avant... le 2<sup>ème</sup> confinement...

### Charentaise :

décapage, restauration puis application de 3 couches de vernis.

## Yoles et canoës français

### Gibbon :

Ponçage léger sur la coque extérieure de Gibbon puis application d'une couche de vernis dite «pure» (avec seulement une pointe de white spirit). *Gibbon* est beau comme un sou neuf !

### Charentaise :

Début des travaux de maintenance (ponçage léger sur l'intérieur, extérieur à faire). L'objectif étant, dès que la température le permettra, de vernir l'extérieur et l'intérieur (2 couches) .

## Canoë canadien

### Jean-Pierre

Intervenants sur ce chantier : Brigitte, Annie, Pierrick et moi-même. Et n'oublions pas Guy d'Houilles qui, pour notre plus grand plaisir, nous rejoint le mercredi après-midi (quelques heures seulement mais oh combien précieuses !).

Membrures suite et fin :

30 membrures ont été remplacées pour, au moins, 35 fabriquées dont la quasi-totalité par votre humble serviteur.

Pourquoi me suis-je arrêtée de compter à 35 ? Pour ne pas me/nous décourager et pour continuer à croire à une date atteignable de fin de ce sous-chantier. Nous avons raclé les fonds de stock pour trouver de l'acacia adéquat (merci Roger !) et nous y sommes arrivés ! Yes !

Il y a donc eu un peu de casse, des membrures fraîchement fabriquées ont cassé au moment de la pose, et ce, malgré toutes les précautions prises, que ce soit lors de la fabrication (dans le droit fil SVP) ou lors de la pose. Plus le stock de membrures diminuait plus j'appréhendais l'incident, la casse. De petits moments de déception et quelques fois de stress mais qui font aussi le charme d'un tel chantier.

Les deux dernières membrures ont été étuvées et posées le dimanche 21 novembre lors du stage de sensibilisation. Ce fut un moment de partage très sympathique.

### Ponts

• Restauration du pont avant : en cours.

• Restauration du pont arrière : en cours

Nous avons distribué le travail, le pont avant est sous la responsabilité d'Annie et moi-même avec les conseils, l'expertise de Guy d'Houilles et le pont arrière est sous la res-

ponsabilité de Pierrick.

Restauration des bordés :

• Fabrication et collage de pinoches : terminé.

• Fabrication et collage de flipots : en cours.

• Fabrication de pièces en acajou pour combler les trous importants et/ou remplace les morceaux de bois «pourris»

## Canoë français

### Alexandre

• Grattage, avec la gomme Guy d'Houilles, pour mise à nu du bois

• Grattage de la coque extérieure : réalisé.

• Grattage coque intérieure en cours : en cours, 80 % réalisés.

• Inventaire des pièces d'accastillage : réalisé

• Recherche de pièces d'accastillage de substitution : en cours.

Voilà c'est tout pour cette Feuille à l'Envers n° 46. Pour la prochaine fois j'ose croire que nous aurons enfin terminé le chantier Jean-Pierre et peut-être même que nous aurons fêté sa mise à l'eau.

À bientôt pour vous faire partager les derniers épisodes du chantier Yoles et Canoës !

Prenez-soin de vous et croisons les doigts pour que nous ne soyons pas confrontés à une nouvelle fermeture des chantiers

**Kareen Sontag**

### Ci-dessous :

Janvier 2022, chantier Alexandre, Tamara et Jean-Sébastien ont quasiment fini de gratter l'intérieur! Près de 120 heures de grattage en quelques semaines ! Quelle efficacité !



Décembre 2021, chantier Alexandre, Tamara, Jean-Sébastien, Brigitte et Annie s'appliquent à gratter ce vernis bi-composant.



Janvier 2022, chantier Alexandre, le mercredi après-midi, Stéphane comprend qu'il n'en a pas encore fini avec l'apprentissage du grattage...



# DE TRÈS BONS AMIS NOUS ONT QUITTÉS

## Le Père Tranquille



Jean-Jacques Garavoglia et son vaporetto, Le Père Tranquille, avec Jean-Claude Delvat et Bernard Romain

Ce vieil ami de Sequana nous a quittés le 17 septembre 2021. Il devait se rendre à Orléans et se balader sur *Suzanne* avec Marc André et Joselyne. Le sort en a décidé autrement.

Marc André et Joselyne abandonneront notre chaloupe quelques heures vendredi pour aller à Montargis saluer la mémoire de Jean-Jacques Garavoglia. En effet, ils mettront en chauffe *le Père Tranquille*, son charmant petit bateau vapeur, et pourront avec sa proche famille lui rendre hommage sur l'eau.

Merci à Marc André et Joselyne de nous représenter dans ce moment.

Jean Jack Gardais l'aimait beaucoup et je sais que beaucoup d'entre nous gardent le souvenir d'un homme chaleureux, passionné, simple, généreux et accueillant. Nous l'avions à nos côtés dans la plupart de nos manifestations à Chatou, Brest, Poses, Enghien, Saint-Valéry-sur-Somme ... toujours prêt à aider, à transporter *Suzanne* et à fêter l'amitié.

Voilà, ce n'est pas une bonne nouvelle, mais nous garderons et partagerons un très beau souvenir de lui.

**Laurence Malcorpi**

## Jean-Paul Rouland

Avant son arrivée chez SEQUANA en 2014, Jean-Paul Rouland avait déjà beaucoup navigué (probablement de tous les membres de notre Association, celui qui comptait le plus de milles à son loch...) : trois traversées de l'Atlantique à bord d'*Harlequin* (un Feeling 44 pieds), dont l'une en tant que skipper, sans compter les multiples croisières en Normandie, Bretagne, Angleterre etc.. notamment sur *Léopard Normand* puis sur *Diabless* de son ami Daniel Ameline.

Il aimait passionnément la voile et savait parfaitement ce qu'était un voilier ; il faisait profiter son entourage de son expérience, sans pour autant «pontifier». Ses connaissances lui ont valu de se voir confier la réplique du voilier de Gustave Caillebotte :

*Roastbeef*, sans doute la plus belle unité de notre collection ; non seulement il en assurait l'entretien (calfatages, peinture, réparations...) mais aussi les mises à l'eau. Le grément très particulier de *Roastbeef* rendait délicats tant le matage que la navigation.

Au-delà de ses connaissances nautiques, il maîtrisait l'art de la gastronomie (et de l'œnologie ...) ; il avait notamment une relation très suivie avec les harengs qu'il accommodait avec maestria, ceci en parfaite harmonie avec sa grande convivialité.

Nous regretterons également Jean-Paul pour ses qualités humaines, son franc parler et son humour.

Nous sommes bien loin de pouvoir l'oublier...

**Jean-Luc Picot**

Sur le banc «des menteurs» avec Jean-Pierre et François



Jean-Paul et ces dames d'Arts & Chiffons



Jean-Paul gréant son bateau préféré, *Roastbeef*

# DE TRÈS BONS AMIS NOUS ONT QUITTÉS



## John - John

**J**ohn-John était un ami au cœur aussi gros que ses tempêtes lorsqu'il découvrait une injustice.

C'était un marin accompli qui avait navigué sur tous les océans à bord de bateaux prestigieux ou scientifiques. Son érudition était immense en particulier dans tous les domaines ayant trait à la navigation. D'une grande éloquence, sa plume pouvait être d'une extrême virulence contre l'injustice ou d'un humour subtil et d'une grande sensibilité.

Joselyne



*Aux Fêtes des Mille sabords de Brest 2016, John-John ne laissait pas sa place de pilote de Suzanne*

**S**alut John-John Ô grand Capitaine des mers, océans. Tu as commencé à la voile et tu as excellé, vent debout sous le soleil, les embruns et les mystères de cette vaste étendue et un jour tu as poussé la porte de notre gare d'eau et là sereinement tu as découvert de nouveaux copains et une autre navigation, celle des rivières, des canaux et des lacs.

Et quand tu n'étais pas sur l'eau, infatigable, tu matelotais. Tu matelotais si adroitement que pour beaucoup d'entre nous le résultat semblait magique. Nœuds, surliures et épissures n'avaient de secret pour toi, tu avais le goût pour cet art marin que tu pratiquais avec grande dextérité.

Et puis, il y avait l'écriture. Ton stylo sillonnait la page comme l'embarcation les flots, tranquille, plein d'élégance, ton « Livre d'or de Suzanne » l'atteste, nous sommes unanimes à le reconnaître. Ton style, tes dessins nous ont rempli le cœur de la tendresse que tu voulais nous donner.

Au printemps, nous ferons retentir ce sifflet que tu as maintes fois entendu et que tu appréciais, tu me l'a dit. Il sifflera pour toi.

Allez ! Kenavo John-John !



Marc André Dubout

## Bertrand de Vautibault



*Bertrand, l'homme au pompon*

**À** droite, Bertrand de Vautibault sur son bateau-atelier le mercredi 21 juin 2017 à 14h36. Il était venu à notre rencontre lors de notre arrivée à Vernon avec Jean-Pierre et Suzanne G. et Alain, mes amis du Musée de la Mécanique Naturelle de Giverny. Nous avons navigué de concert jusqu'à Vernon.

J'avais connu Bertrand à l'occasion des fêtes de « Le Moteur est dans le pré » où il exposait sa voiture ancienne. Il avait créé ce bateau-atelier qu'il exploitait dans la région de Vernon où il demeurait dans la maison du peintre Bonnard.

Affable et plein de dynamisme, il s'était entouré d'amis qui appréciaient sa culture, sa bonne humeur et son enthousiasme. J'avais toujours plaisir à le rencontrer et partager un moment à ses côtés.

Marc André Dubout

# SORTIES

## SORTIE SUR LA MARNE...SANS NOS BATEAUX!

La Marne est un plan d'eau mythique pour le canotage, mais ce n'est pas simple de se rendre de l'autre côté de Paris avec les remorques à bateau. C'est pourquoi nous avons imaginé un échange de bons procédés avec l'association Marne et canotage qui, comme Sequana, restaure des bateaux en bois pour les faire naviguer : le 14 novembre 2021, nous les avons rejoints en RER à Joinville le pont, et ils nous ont prêté leurs bateaux pour la journée, Sequana devant retourner l'invitation au printemps 2022.

Huit Sequanais participaient à cette sortie : Kareen, Annie, Fabrice, Brigitte, Pierrick, Bernard et Marie-Do, et Marc, venu de Caen. Nous avons pu embarquer dans des magnifiques yoles et canoës français

et canadiens, escortés pour cette balade par François, Jean-Luc, Denis, et d'autres membres de l'association invitante.

Le départ a eu lieu devant le local historique du constructeur Élie, à 5' du RER A. Après un parcours en boucle autour de deux îles, nous avons été chaleureusement accueillis par Marne et Canotage pour une visite de leurs locaux, suivie d'un banquet dans l'atelier dans la joyeuse ambiance du canotage.

Le paysage et la météo étaient magnifiques, et cela donne de bonnes photos et d'excellents souvenirs. À cela, s'ajoute le plaisir de construire une relation forte entre nos deux associations qui poursuivent le même idéal.

Pierrick Roynard

## JOURNÉE VOILE TRADITIONNELLE au Cercle de Voile des Boucles de Seine<sup>1</sup>

Pendant plusieurs années, Sequana est venu naviguer sur le plan d'eau du CVBS à Montesson. Après une interruption due aux travaux d'aménagement des berges de Montesson, le CVBS a de nouveau accueilli l'association voisine pour une journée de voile traditionnelle sur son plan d'eau le dimanche 10 octobre.

La mise à l'eau s'est faite en utilisant les nouvelles installations à terre et en particulier les nouvelles grues qui ont fait saliver quelques Sequanais !

On a retrouvé sur l'eau :

*Chahut* : Le Chat restauré par Sequana

*Zabeth* : Le Plongeon restauré par Sequana

Le *Sharpie* 9 m<sup>2</sup> restauré par le CVBS

Le *Dinghy* 12', d'Aymeric, membre du CVBS

Le moteur du *Canote* nous a joué un mauvais tour en refusant de démarrer. Il n'a pas apprécié la nuit dans le terrain et la rosée du matin. Et le mardi suivant après retour dans son hangar... démarrage au quart de tour !

Vingt cinq personnes des deux associations ont pu ainsi naviguer sur ces bateaux.

La journée s'est passée sous un grand soleil avec un petit temps le matin et un vent force 2 très apprécié dans l'après-midi. Merci Éole.

À midi, les traditions ont été respectées avec un repas arrosé comme il se doit autour du barbecue. Les tables sorties l'extérieur du clubhouse, ont accueilli les participants par ce très beau temps d'arrière-saison.

Rendez-vous l'année prochaine.

Jean-Pierre Fresson

## JUSTE UNE PETITE VIRÉE ... ENFIN !

Bien qu'organisée un peu à la va-vite, avec l'aide de Françoise Gaultier, nous l'attendions cette randonnée ! Ras-le-bol de cette limite de déplacement dans un rayon de 10 km !

Nous sommes donc partis à quatre en milieu de matinée ce beau dimanche de mai. Heureux de porter nos embarcations, *Lulu* et *Jako*, heureux de les mettre à l'eau et enfin, enfin de ramer, de ramer... sur cette Seine que nous avons abandonnée depuis tant de mois.

Aux alentours de midi nous sommes arrivés à Carrières-sur-Seine et après avoir sorti les yoles de la cale et les avoir déposées

délicatement sur leurs gilets (elles sont fragiles ces petites embarcations nous devons en prendre soin) nous avons pique-niqué joyeusement.

J'allais oublier ! Laurence nous avait accueillis en nous offrant un verre de cidre. Que demander de plus ?

Le retour fut tout aussi agréable. À l'arrivée, nous étions, il faut l'avouer, un peu plus fatigués qu'à l'accoutumée. Un confinement ce n'est pas la panacée mais trois je vous laisser imaginer !

Et bien sûr pour conclure la journée, un petit lavage de ces dames avant de les remiser. Vivement la prochaine randonnée !

Kareen Sontag

# SORTIES



*Au premier plan, Jean-Luc Minella, qui assure le commentaire des curiosités*



*Banquet au milieu de l'atelier*



*Devant l'Encou. Au premier plan, Marc Voituries à la manœuvre*



*Sympathique BBQ, devant le club house du CVBS*



*Des installations neuves à faire pâlir les Sequanais*



*Repos et repas des rameurs à Carrières-sur-Seine*



*Cale de l'ancien bac de l'île Fleurie*

# LES POTINS DU PONTON

## Un vélo à vapeur

C'est par l'intermédiaire de Sequana et en présence de Jean-Marc que j'ai rencontré Jean-Pierre Kreder.

Jean-Pierre Kreder, c'est cet homme qui est en train de reconstruire le vélo à vapeur de Louis Guillaume Perreaux (1871). L'original existe, conservé au Musée du Domaine départemental de Sceaux (92).

L'inventeur avait construit, breveté et faisait rouler son vélo dans Paris. Il voulait même le commercialiser.

Souhaitons à Jean-Pierre que son idée d'une telle réalisation aboutisse.

**Marc André Dubout**



*Le premier deux-roues motorisé de l'histoire a des racines ornaises. Propulsé par l'énergie vapeur, il ne pétaradait pas, mais sa sortie a fait grand bruit dans ce dernier quart du XIX<sup>ème</sup> siècle foisonnant d'inventions. Cette première moto de l'histoire a été imaginée par un Ornaï, le génial Louis-Guillaume Perreaux. Son prototype, son histoire et la vie de son inventeur ont fait l'objet d'une exposition en 2016, à l'Hôtel du Département d'Alençon.*

*Un chrono inouï pour l'époque !*

*La machine pouvait filer à 35 km/h en pointe. La vitesse d'un cheval au galop. Elle est soigneusement conservée au Musée du Domaine départemental de Sceaux.*

## Énigme



*Mais à qui donc peuvent appartenir ces doigts de fée ?*

*Répondre à :*

*e.ballerin78@gmail.com*

*La première réponse juste pourra réclamer son lot (un verre de kir breton), lors de son passage au chantier Sequana.*

## Un diable... sort de sa boîte ?

Non, ce diable n'est autre que notre ami Roger en plein essai de la boîte de transport du pare-brise du DGS.



## Jeu des 7 erreurs

*Ci-dessous le chef d'œuvre de Renoir ( Les Canotiers à Chatou - National Gallery of Art - Washington DC) bricolé par notre compositeur en générant sept erreurs. Nos juniors essaient de les trouver en comparant cette image à celle reproduite sur un panneau du Hameau Fournaise.*





# UNE FLOTTILLE LUMINEUSE

## Est-il possible de concilier discipline et magie ?

**En tous les cas, ces trois soirs de septembre 2021, les équipages de Sequana l'ont prouvé.**

**C**ôté discipline, il y avait bien un pilote doté de bonnes cordes vocales, des plans de navigation clairs, une sécurité sévère, un minutage serré, des équipages très préparés.

À la tombée de la nuit, les dix embarcations chargées de guirlandes scintillantes se sont élancées vers l'amont. Puis, les bateaux se sont rangés dans l'ordre prévu pour former progressivement une grande ronde, frôlant d'un côté les Hauts - de - Seine et de l'autre les Yvelines. *Prosper* et *Clottu*, au milieu de cette ronde, se sont soudain éclairés et ont commencé à évoluer se propulsant, sans bruit, à l'aide de leurs pagaies.

Le Hameau était inondé de lumières et de musiques, Renoir était revenu sur son célèbre balcon et les figurants d'Arts et Chiffons s'affairaient sur les murs de la Maison Fournaise pour recréer le fameux Déjeuner des Canotiers.

Pendant ce temps, *Suzanne* amenait doucement la parade, traçant les courbes du parcours et alertant la foule du prochain passage de la flottille.

**Et la magie commençait là !** Le passage des petits navires déclenchait l'émotion, et la foule massée sur les berges se taisait pour savourer cet instant privilégié. Le duo glissant et silencieux « eau et lumière »

autorisait la rêverie un instant... et puis la fête reprenait son rythme sur le Hameau jusqu'au prochain passage de la parade. Les équipages ont été exemplaires, solidaires, tant dans la préparation que dans le déroulement des opérations, trois soirs de suite. Que de mains s'étaient prêtées à tester les lumières, fabriquer les petits accrochages avec de multiples petits nœuds, à sortir et rentrer une yole ou encore à servir derrière le buffet !

Seule une petite visite d'un voilier au saule pleureur d'en face créait l'inévitable petit frisson, mais la sécurité veillait et la parade reprenait son chemin, décidée à tenir son rang de fée de l'eau et des lumières.

**Laurence Malcorpi**

Le défilé des bateaux de Sequana



Prépartatifs : les bateaux de Sequana se font enguirlander !

Porte-de-Seine

# Lumières en Seine

30 avril  
et 1<sup>er</sup> mai

Retrouvez  
le programme  
en flashant  
le QR Code



gratuit

ateliers créatifs  
conférences  
concours de peinture  
randonnée fluviale  
rassemblement  
en Seine de bateaux  
traditionnels

parade nocturne  
21h30 – 23h30

St-Pierre-du-Vauvray — Poses

seine  
eure  
agglo



agglo-seine-eure.fr

