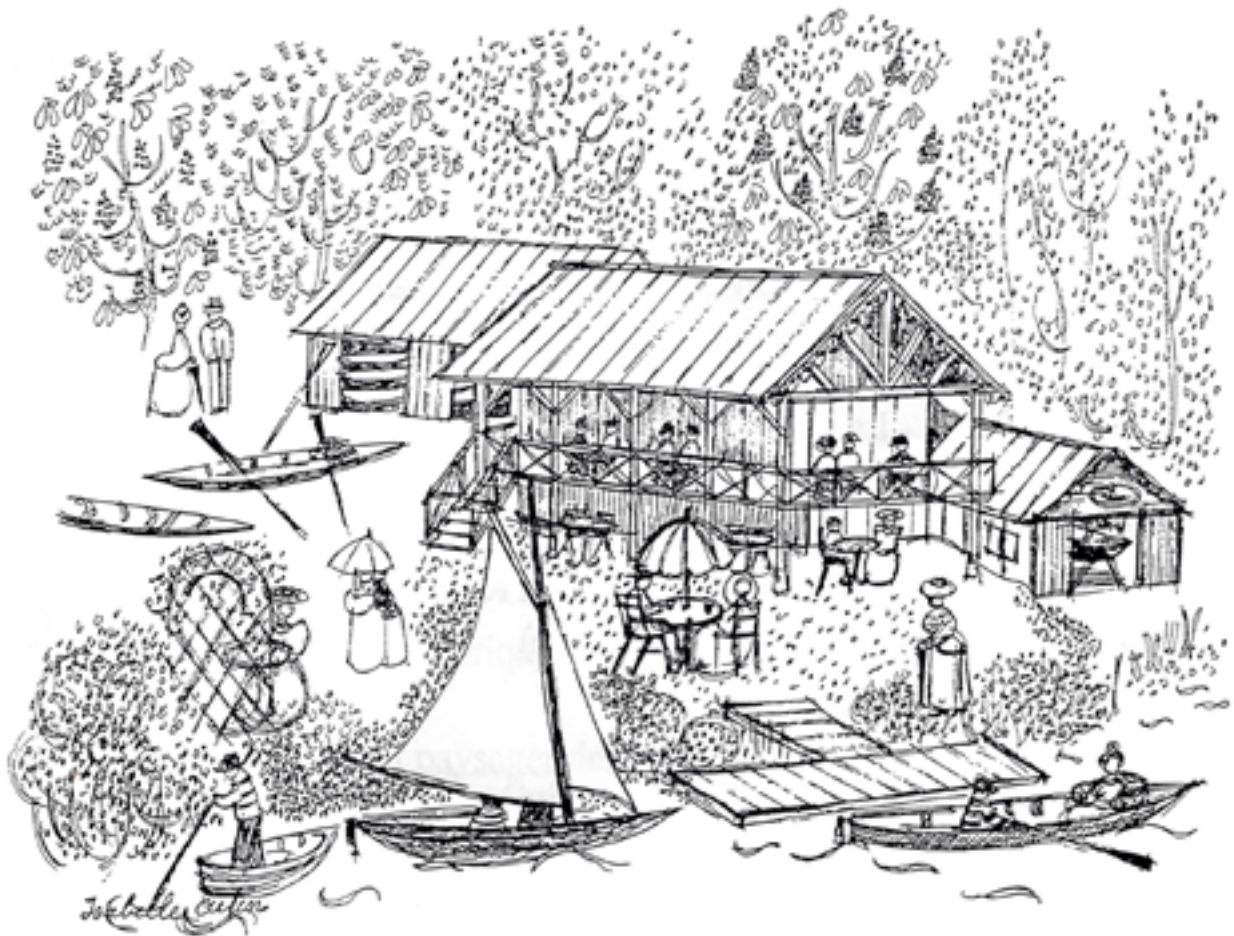


LA FEUILLE



à l'envers



Plan de La Gare d'Eau réalisé par Gilles Outin, membre fondateur de Sequana, utilisé par la Ville de Chatou lors de l'édification du bâtiment abritant l'atelier actuel. Primé en 1995 au concours Patrimoine des Côtes et Fleuves de France.

01. EDITORIAL

Édito du président	3
Interview de Michèle Grellier	4
Six riches années	5

02. VIE DE L'ASSOCIATION

Hommage à Gilles Outin	6
Sequana a 35 ans	7
Joselyne Vignoble	8
Bernard Romain	9

03. HISTOIRE ET CULTURE

Les joutes nautiques	10
Alexandre Lein	11
<i>Alexandre</i> , canoë français	12
Une embarcation tombée du ciel !	13
Carnet de croquis de G. Caillebotte	14

04. TRANSMISSION DES CONNAISSANCES

Sequana, cabinet conseil	17
Le palonnier de Carrières	17
Cousu/collé	18
Le Cèdre Rouge	19

05. LES CHANTIERS

<i>Roastbeef</i>	20
<i>Jean Jack</i>	22
<i>Loulou</i>	24
<i>Nymphée et Quod Amo</i>	25
<i>Catherine</i>	26
<i>Vigie</i>	27
<i>Coucou, c'est moi</i>	28
<i>Porc-Épic</i>	31
<i>Chloé</i>	32

06. LES MANIFESTATIONS

	Les mariniers de Vitry	34
	Lumières en Seine à Portejoie	35
2024	La Fête du Fleuve à Rouen	36
	Les Fêtes maritimes de Brest	37
	Les Fêtes de septembre à Chatou	38
	Silence on tourne	39
	Carrières en Seine	40
	Le Festival de Loire	41
	Le Cabaret de Sequana	42
2025	Les Vieux Gréments à Montesson	43
	La traversée de Paris	44
	Les Journées du Patrimoine	46
	20 ans d'ARTS78	47

07. LES POTINS DU PONTON

P'tits salés et culs mouillés	48
Madame à la télé	49
La fameuse galette	49

08. AGENDA 2026

50

La Feuille à l'Envers n° 49 Bulletin de l'Association Sequana 2024/2025

Éditeur

Association Sequana
La Gare d'eau,
2 quai Philippe Watier
Île des Impressionnistes
78400 CHATOU
associationsequana@gmail.com
Web : <https://sequana.org>

Directeur de la publication

Henri Leclercq

Rédacteur en chef

Laurence Malcorpi

Comité de rédaction

Edmond Ballerin
Bertrand Chazarenc
Marie-Christine Davy
Marc André Dubout
Jean-Pierre Fresson
Pierrick Roynard
François Travade
Gilles Baumont
Bernard Boniface
Jean-Philippe Brun
Bernard Condamine
Eric Dondaine
Pascale Guittonneau
Jean-Bernard Pasquette
Paul Revollet
Bernard Romain
Karen Sontag
Joselyne Vignoble

Crédit photos

Sequana
Arts & Chiffons

Conception

A.T.C.H'COM

Reprographie

Marly Impression Multi Média
(MIMM) à Marly le Roi

Copyright

La Feuille à l'Envers©

La Feuille à l'Envers n'a pu paraître en 2025 ; le comité de rédaction présente ses excuses aux membres de Sequana et propose cette édition spéciale regroupant les années 2024 et 2025.

Je tiens à remercier les auteurs qui ont fait preuve de patience avant de voir leurs contributions enfin publiées.

Je souhaite également rendre hommage au travail d'Edmond Ballerin. Durant de longues années, il a mis son talent au service de notre revue annuelle, l'enrichissant de sa touche artistique, de ses dessins de bateaux et de multiples articles historiques et anecdotes qui ont fait vivre nos rubriques au fil du temps.

Le rédacteur en chef

Edito



Henri Leclercq

La parution de cette édition double de la Feuille à l'Envers me permet de vous remercier pour votre confiance et pour l'accueil que vous m'avez réservé lors du changement de présidence.

En effet, il n'est pas facile de succéder à la présidente qu'a été Laurence Malcorpi. J'essaie d'être à la hauteur.

Au niveau de notre activité principale, l'année 2025 fut marquée par des réparations compliquées à Chatou sur *Roastbeef*, réplique du bateau de Gustave Caillebotte, il s'est avéré nécessaire de reconstruire le liston et d'assurer l'étanchéité de la surface du pont. Désormais, nous pouvons compter sur l'expertise de l'un de nos membres, Markus Hamma, ancien charpentier de marine sans qui ces travaux seraient quasiment impossibles à réaliser.

De même, la chaloupe à vapeur *Suzanne* a fait l'objet du remplacement de quelques bordés afin d'assurer une meilleure étanchéité de la coque.

En fin d'été nous avons mis à l'eau *Catherine*, un petit Océan, littéralement tiré de la vase de la Seine.

Une autre réparation compliquée a concerné la réparation de la quille et du puits de dérive de *Quod Amo*, le Monotype de Chatou plus que centenaire. Une belle réussite de l'équipe de Carrières.

Pendant l'année 2025 nous avons participé à de nombreux événements comme la Fête des

Lumières Impressionnistes, les Journées du Patrimoine et la désormais traditionnelle fête Carrières en Seine, avec une exposition de nos bateaux dans le Parc et des balades sur la Seine.

Tous ces événements contribuent à la renommée de Sequana dans le paysage touristique et culturel de la région.

En 2025, nous avons appris le décès de Gilles Outin, cofondateur et fervent défenseur des intérêts de Sequana. Il restera dans nos souvenirs pour sa gentillesse, son sens de l'humour et son savoir-faire.

L'année 2026 a démarré avec la mise en chantier du Monotype de Chatou *Nymphée*.

Sa coque et le pont seront entièrement repeints et imperméabilisés.

L'Océan *Ville de Chatou* sera recalcaté tandis que des varangues seront mises en place afin de renforcer la structure.

Enfin, grâce à une participation financière de la Ville nous serons en mesure d'embellir notre espace de convivialité et de créer un environnement dans le style d'un carré de voilier.

Notre objectif est de faire en sorte que nos bateaux soient prêts pour les manifestations qui se profilent à l'horizon et notamment pour l'anniversaire de notre bateau Amiral : *Roastbeef* qui soufflera ses 30 bougies en 2026.

Bonne lecture !



Michèle Grellier

interview



@ EvelyneDesaux

Feuille à l'Envers

Michèle Grellier, nous vous avons interviewée l'année dernière alors que vous assuriez la fonction de maire de Chatou, en remplacement d'Eric Dumoulin, appelé à assurer une mission de sénateur des Yvelines.

Vous avez donc tenu le gouvernail de Chatou, et avez rempli la lourde responsabilité de « première femme maire de Chatou ».

Aujourd'hui, le brillant tandem Eric Dumoulin – Michèle Grellier s'est reconstitué et s'appête à se représenter devant les électeurs en mars 2026, avant d'entamer une nouvelle mandature...pleine de projets, souhaitons-le !

La première question que nous vous avons posée l'année dernière était : parmi les nombreuses responsabilités que vous portez, vous avez la charge de la culture, et à ce titre, vous suivez évidemment les associations culturelles comme la nôtre ; comment définissez-vous Sequana aujourd'hui dans le contexte catovien ?

Michèle Grellier

Oui, je suis très fière d'avoir assuré cette fonction pendant une année ; c'est pour moi la plus belle des fonctions ! Sequana, active au Hameau Fournaise, joue un rôle crucial dans la préservation du patrimoine nautique de la Seine. L'association perpétue la tradition du

Père Fournaise, constructeur et loueur de bateaux à l'époque de Renoir. Grâce à son expertise engrangée depuis 35 ans, Sequana est devenue une référence en matière de restauration de bateaux anciens et de connaissance de l'histoire du canotage.

Je réitère le soutien indéfectible de la Ville de Chatou à Sequana et notre désir de voir ce partenariat fructueux se poursuivre.

Feuille à l'Envers

Quelle appréciation portez-vous sur sa notoriété, ses réalisations et son offre vis-à-vis du public ?

Michèle Grellier

Sequana jouit d'une belle notoriété, qui s'étend au-delà de Chatou. Étant membre de la communauté d'agglomération (dix-neuf communes), je peux témoigner de l'étendue de cette notoriété sur notre territoire ; elle repose sur les remarquables réalisations en matière de restauration et de construction de bateaux historiques et à l'appréciation positive des visiteurs, sensibles à la passion et au savoir-faire des bénévoles.

Feuille à l'Envers

Après les installations de la cale et des pontons devant la Gare d'eau, pouvez-vous préciser les travaux qui ont suivi le long des berges ?

Michèle Grellier

Après l'installation d'une cale de mise à l'eau et de pontons neufs devant la Gare d'eau, de nouveaux travaux de restauration des berges ont eu lieu entre le pont de Chatou et le Nymphée de Soufflot. L'objectif était de créer des chemins de promenade le long du fleuve et d'aménager des espaces verts.

Une troisième phase concernera l'élagage et le renforcement des berges entre Chatou et Bougival.

Feuille à l'Envers

Existe-t-il un projet de développement du Hameau Fournaise ?

Des rénovations sont nécessaires,

la signalisation pourrait être améliorée... ; les associations locales seront-elles impliquées ?

Michèle Grellier

Le Hameau Fournaise est un lieu historique exceptionnel qui contribue à la renommée de Chatou. Il est essentiel d'élaborer un projet pour lui donner un nouvel élan.

Dans notre programme électoral, il est mentionné une réflexion sur l'avenir de ces lieux.

Le moment venu, je compte m'appuyer sur les associations du Hameau pour mener à bien ce projet.

Feuille à l'Envers

La collection de Sequana et de la Ville de Chatou compte maintenant 50 bateaux qui nécessitent un abri pour être entretenus et présentés. Malgré la mise à disposition de locaux par les villes de Chatou et Carrières-sur-Seine, l'association manque de place et ne peut plus accueillir de nouveaux bateaux à restaurer.

Quelle aide la Ville pourrait-elle apporter ?

Michèle Grellier

Pour le moment :

La Ville a fait réaliser les travaux de l'enclos qui vous permet de stationner 4 unités parmi les plus volumineuses.

La Ville a apporté sa contribution financière aux travaux de réaménagement intérieur des locaux.

Nous pouvons réfléchir ensemble à d'autres solutions sur le territoire, Sequana ayant aussi un intérêt à imaginer des destinées temporaires ou définitives pour certains bateaux.

Pour terminer, je souhaiterais vous dire que votre élue réitère sa confiance et son attachement à Sequana, et adresse ses félicitations pour l'engagement de ses membres passionnés.

Feuille à l'Envers

Propos de janvier 2026

Six riches années au sein de Sequana

Chers membres et amis,

Sequana a fêté ses 35 ans en 2025 ! Ce bel anniversaire nous a été rappelé par l'un de nos membres fondateurs, Gilles Outin qui, aux côtés de son épouse et artiste Isabelle, n'a cessé de veiller avec bienveillance sur notre association.

Ensemble, ils ont accompagné son essor, partagé ses rêves, soutenu ses projets et traversé ses difficultés, sans oublier les grandes célébrations qui ont parfois salué la mémoire de membres regrettés.

À la suite du président fondateur François, puis de remarquables présidents successifs dont Gilles et Jean Jack, qui ont eu le mérite de diriger le navire contre vents et marées, j'ai eu le privilège de tenir la barre durant six années intenses. Avec votre engagement à tous, nous avons relevé l'association d'une crise majeure.

Nous avons ancré de nouveaux et solides partenariats avec les municipalités qui nous soutiennent, ainsi qu'avec les écoles, les acteurs du tourisme et les passionnés d'images, précieux témoins de nos activités.

En retraçant ces six années, je ne peux taire ma reconnaissance vis-à-vis de certains partenaires dont le soutien a été décisif.

Je remercie particulièrement Eric Dumoulin, maire de Chatou, sans qui nous ne nous serions jamais relevés de la crise de 2015, ainsi que Michèle Grellier et ses équipes, dont l'accompagnement sur le terrain au quotidien est essentiel.

Mes remerciements s'adressent aussi à Marie-Christine Davy, Françoise Gaultier, Cécile Even, Jean-Philippe Brun, Jean-Luc de Feuardent et Jean-Louis Journet.

Pendant ce temps, au sein de nos chantiers, nos équipes ont continué à réaliser des miracles pour faire renaître les bijoux de notre patrimoine nautique : *Gaston*, le Monotype de Nogent-Joinville,

Madame, Titou, Jean Jack, Zambèze, Alexandre, Clottu, Ville de Chatou, Jean-Pierre, Margot, Catherine...

Lors des journées solennelles de baptêmes et de mises à l'eau, j'ai pu partager la fierté des Séquanais d'avoir mené à bien leurs projets, malgré des étapes parfois périlleuses. Ces dernières années ont été jalonnées d'événements marquants : le Festival Normandie Impressionniste en 2016 (souvenez-vous de la crue !), nos week-ends mémorables à Poses et Porte-Joie, les Fêtes Maritimes de Brest, ou encore les évolutions des bateaux à vapeur sur la Loire à Orléans. Sans oublier nos participations à Montesson, Enghien, Carrières, Conflans et, bien sûr, nos traditionnelles fêtes canotières de septembre à Chatou. Un épisode aussi inattendu qu'historique a marqué Sequana : notre randonnée sur le parcours de la Flamme Olympique.

Accompagnés par deux remorqueurs de Poses et Conflans, deux canoës canadiens restaurés par l'équipe des avirons ont eu l'honneur de suivre la Flamme sur l'ultime étape de son parcours avant la cérémonie d'inauguration. Un moment de pure magie.

Si l'organisation de tels moments est complexe, la détermination des participants a permis d'en faire des succès, pour le plus grand plaisir du public, et de nos partenaires.

Le rayonnement de Sequana repose également sur la transmission du savoir. Un groupe de bénévoles dévoués assure le partage de notre culture et de nos savoir-faire auprès des visiteurs de la Gare d'eau, des écoliers en sessions "découverte" ou des adultes lors de week-ends de sensibilisation à la restauration des bateaux en bois. Je tiens à saluer tout particulièrement l'engagement de l'équipe *Chloé*, qui fait découvrir la navigation sur la Seine et conte l'histoire de ces lieux à un public conquis. Merci à nos équipages

de pilotes et matelots bénévoles qui assurent un service exemplaire durant six mois de l'année.

En mars dernier, j'ai passé le flambeau à Henri Leclercq, apprécié pour son intérêt et son expérience dans la restauration de bateaux et la navigation, et très attentif aux bonnes relations internes. J'ai remis à mon courageux successeur une association reconnue, dynamique et conviviale, où la passion et les rêves continuent d'animer ses membres.

La gouvernance évolue avec l'arrivée de nouveaux au Bureau - Danielle Chauvigné et Michel Burli - tandis que nous rendons hommage dans cette revue à Joselyne Vignoble et Bernard Romain, piliers de l'association pendant de nombreuses années, aujourd'hui installés en province.

Pour ma part, je reste à vos côtés avec l'ambition de partager de nouvelles aventures, d'entretenir les liens avec nos associations cousines, Les Amis de la Maison Fournaise et Arts & Chiffons, et de contribuer au développement du Hameau Fournaise.



Bravo Sequana, et longue vie à cette formidable association !

Laurence Malcorpi

Gilles Outin membre fondateur de Sequana



Plan de la Gare d'eau, Gilles Outin, 1995

Gilles, votre souvenir demeure comme une présence toujours enrichissante. Discret, dévoué, j'ai toujours pu compter sur vous bien avant la création de Sequana, dans le cadre de mon mandat municipal. Cela s'est rapidement concrétisé lorsque qu'avec Isabelle, votre épouse, vous avez repéré des yoles anciennes au restaurant de l'Île Fleurie, à Carrières-sur-Seine, où elles avaient échappé à la destruction mais cependant bien gardées par un homme fusil à l'épaule ... Elles sont désormais restaurées et classées Monuments Historiques depuis.

Nous avons peine à imaginer que vous pourriez faire revenir et naviguer quelques monotypes de Chatou, on connaît la suite !

Lorsqu'un groupe de rameurs d'Île-de-France est venu soutenir la Ville de Chatou lors des grandes Fêtes impressionnistes dans les années 80, s'est posée la question de les accueillir à l'année, oui, mais où ?

Toujours débordant d'idées, Gilles vous m'avez emmenée sur le toit du Magasin du Printemps à Paris où dans le

cadre de votre activité d'architecte-décorateur, vous aviez fait construire et installer plusieurs maisons en bois, peintes en vert et en rouge. Elles nous étaient offertes, malheureusement le démontage et le transport posaient problème.

C'est alors que la première gare d'eau s'est installée devant le musée Fournaise, là où le *Roastbeef* a été construit.

Poursuivant votre projet d'une véritable Gare d'eau, vous avez présenté celui-ci qui fut primé en 1995 au Concours Patrimoine des Côtes et Fleuves de France.

Gilles, merci pour toutes ces idées qui sont désormais ancrées dans le sol de l'île.

Nous vous retrouvons dans toutes les Feuilles à L'envers de Sequana, quel plaisir de vous relire !

Marie-Christine Davy



Gilles et Isabelle Outin

Sa présence dans toutes les Feuilles à l'envers témoignait de son engagement profond pour Sequana, un engagement né bien avant la création même de l'association.

Fidèle et constant, il a accompagné chaque étape avec la même conviction tranquille, donnant de son temps et de son énergie sans jamais chercher la lumière. Cette constance silencieuse reste l'un des plus beaux reflets de son attachement et de sa passion.

Sequana

35 ans

Voici le premier numéro de la Feuille à l'Envers paru juste après la création de l'association (1989).

Vous remarquerez qu'Isabelle Outin était déjà inspirée par Sequana avec ses dessins joyeux et bien souvent drôles.



EDITORIAL

Un numéro 0 c'est toujours un peu émuvant. C'est le premier pas vers de nouvelles aventures, de nouvelles découvertes, de nouveaux objectifs.

SEQUANA vous propose de défendre, de préserver et de mettre en valeur le patrimoine que représente la Seine aux abords de Paris.

Vaste programme!

En France, en province, de belles réalisations sont en cours.

A l'étranger, hollandais, suisses, anglais en particulier, ont pris de l'avance dans le domaine qui nous intéresse et c'est tant mieux ils nous montrent la voie.

Chez nous tout est à faire! Il nous faut trouver:

des moyens, des subventions, un terrain pour nous installer, du matériel etc...

Mais avant toute chose... C'EST DE VOUS dont nous avons le plus besoin!

De votre adhésion, de votre soutien, de votre amitié, de votre compétence, de votre engagement, de vos critiques, de vos encouragements! C'est ensemble que nous relèverons le défi.

SEQUANA vous invite à une séance de présentation de ses objectifs.

Le JEUDI 15 FEVRIER 1990 à 20h30
salle Jean Françaix centre Jacques Catinat,
3 place Maurice Berteaux 78400 CHATOU.

Venez nombreux vous informer, venez aussi avec vos idées, vos suggestions...

Pour que vive la Seine à Chatou!

Comme le temps a passé vite ! mais les souvenirs demeurent.



Joselyne en compagnie d'Erik Orsenna sur *Suzanne*

Chers amis(es)

Je me suis donc installée l'année dernière en Vendée, à Aizenay exactement. Mon souci d'être pour l'avenir proche de ma fille a motivé ce changement de lieu de vie.

En 2011, intéressée de longue date par les artistes de l'époque des Impressionnistes, mes pas m'ont conduite sur l'île du même nom où j'ai découvert nos locaux.

Je me suis arrêtée sur une chaloupe à vapeur en carénage et une équipe aux petits soins auprès d'elle. L'ambiance conviviale des lieux et la curiosité du bateau en entretien m'ont fait immédiatement adhérer et intégrer cette équipe.

Après une première sortie à Brest en 2012, une petite révolution dans l'association m'a amenée à prendre les rênes de la trésorerie que je n'ai

plus quittée.

J'ai vécu avec les membres du Conseil de Sequana des moments particulièrement compliqués pour sauver notre association en péril mais la solidarité, la forte implication de ses membres pour sa préservation et toujours la camaraderie ont permis de dépasser cette période.

A présent Sequana a retrouvé ses couleurs d'antan.

La journée du traditionnel P'tit Salé en a été une nouvelle fois une belle illustration. J'ai été associée à cette fête et je remercie celles et ceux qui l'ont préparée.

J'ai progressivement transmis mes fonctions de trésorière à Henri et Danielle. Mais je ne quitte pas Sequana et suis encore membre du conseil d'administration.

Bien sûr je ne passe plus régulièrement à l'atelier où j'étais l'objet de la plus grande attention.

Il y avait toujours quelqu'un qui venait me dire : « j'ai quelque chose pour toi » (une facture, une note de frais...). Je suis sûre que vous avez les mêmes égards pour ma remplaçante...

J'ai été particulièrement touchée par vos attentions, vos messages et les généreux cadeaux qui m'ont été offerts à l'occasion de mon départ. Je vous en remercie vivement.

Je suis amenée à revenir régulièrement, sur des périodes parfois espacées de plusieurs mois et je m'efforce d'être présente aux moments importants de l'association et reste attentive à notre *Suzanne*...

A très bientôt

Joselyne Vignoble

Qui bien fera, bien trouvera proverbe niçois !



Arrivé à Sequana en 2013 pour assouvir une passion, "travailler le bois", et ainsi modestement participer à la restauration d'anciennes et splendides embarcations, j'ai fait mes classes auprès de Guy d'Houilles qui m'a permis, comme à nombre d'entre nous, de devenir un expert du "grattage" en profitant de ses conseils avisés et de son expérience hors pair !

A ce jeu je n'ai rien gagné hormis l'immense plaisir de retrouver la noble matière dont sont faits ces beaux bateaux.

Assez vite Bertrand m'a mis sur un autre chantier, inattendu celui-là, mais moins drôle, quand j'ai compris qu'il pouvait devenir vital pour Sequana lorsqu'en 2015, le maire de

Chatou à l'époque lui demandait de quitter la gare d'eau.

Cette période incertaine et inquiétante m'a permis de travailler étroitement, devenu administrateur et secrétaire adjoint de notre asso, aux côtés de nos regrettés Jean Jack et John-John, puis ensuite Laurence et Joselyne, sans oublier (son rôle a été déterminant) Cécile Even, notre avocate, qui, avec une application et un engagement exceptionnel, a rédigé et nourri autant que nécessaire, les conclusions produites devant le tribunal.

Parallèlement notre amie Françoise Gaultier œuvrait auprès du maire de Carrières-sur-Seine pour l'accueil de nos bateaux dans des locaux à mettre à disposition par la commune "si les choses devaient mal tourner".

On connaît la suite :

- Les efforts ont payé puisque la mobilisation des membres de Sequana, de la population locale, voire au-delà, en bref cette vague de sympathie et soutien a convaincu, s'il lui en était nécessaire, le nouveau maire Éric DUMOULIN de transiger avec Sequana sans attendre le prononcé du jugement en confirmant le maintien de Sequana à la gare d'eau.

- La ville de Carrières-sur-Seine a non seulement accepté le stationnement des bateaux dans une bove de la Cour du Soleil mais, ensuite, l'installation d'un atelier dans l'autre bove.

Mais cette (longue) digression m'a néanmoins permis de participer à plusieurs chantiers comme la construction du Monotype de Nogent Joinville aux côtés de Louis Pilon, Bertrand, Gilles M., Beniat, la restauration du *Ville de Chatou*, ... sans oublier la dorure de la fougère de *Roastbeef* avec Bertrand sous la direction d'un doreur professionnel ! Que tous ceux nommés dans ce petit papier, comme ceux qui ne le sont pas mais que je n'oublie pas, soient remerciés car toutes et tous œuvrez pour cette belle communauté qu'est Sequana et sa riche et belle mission !

Mon éloignement m'empêche de rester un membre actif de l'association. Mais je resterai membre adhérent de mon association de cœur !

Amitiés à toutes et tous

Bernard Romain



Les joutes nautiques : une tradition et une animation sur l'eau bientôt à Chatou ?

Les joutes nautiques sont aussi anciennes que les tournois à cheval, et se concentrent naturellement dans les lieux où vit une forte population de marins, en particulier sur les fleuves, les canaux et les estuaires, car un plan d'eau calme est préférable.

Très populaires jusqu'à la seconde guerre mondiale, les joutes nautiques ont subsisté jusqu'à nos jours dans certaines régions seulement, ce qui a engendré des variantes locales.

On parle de méthode parisienne, lyonnaise, givordine, sétoise, on parle de plateforme, de trinquet, ou de tabagon, etc...mais la normalisation est en cours pour des barques à fond plat, de 7m de long et de 1,60m de large, en métal, et pesant, lest compris, entre 1500 et 1800kg, car la stabilité et l'inertie sont nécessaires.

Toutes les règles, manifestations et championnats entre ligues, sont gérés par la FFJSN (Fédération française de joute et de sauvetage nautique) et notre région dépend de la Ligue Nord-Loire-Picardie, avec des équipes actives constituées à Vigneux/Seine, Melun, Longueil-Annél et Briare.

En ce qui concerne notre boucle de Seine, la tradition des joutes nautiques a été régulièrement pratiquée à Carrières-sur-Seine dans les années 1914, 1928, 1947, 1958, ainsi qu'à Chatou et Conflans, et plus récemment, à Bougival, où l'office de tourisme a pris l'initiative de ressusciter cette animation en 2023 et en 2024, en faisant appel à des bateaux et jouteurs amateurs hors fédération, qui ont assuré le spectacle sur l'eau. Les bateaux utilisés étaient des « sails » de la base Nautic Sèvres - bateaux en bois de type voile aviron à marotte - sur lesquels avaient été fixées des plateformes pour les jouteurs.

Nautic Sèvres avait fourni les bateaux et le barreur, les rameurs et les jouteurs étant des volontaires locaux.

Du fait du courant, de l'absence de moteur, et de la faible inertie des embarcations, le croisement ordonné des bateaux a été parfois problématique, mais l'esprit « bonne franquette » a fait des merveilles.

Pour renouer avec la tradition des joutes nautiques à Chatou, Carrières, ou dans d'autres communes proches,

deux options sont donc possibles : soit une animation informelle, comme à Bougival, soit un spectacle quasi professionnel, comme à Longueil-Annél, proposé par une association historique, adhérente de la Fédération et qui dispose de bateaux normalisés dédiés et d'une équipe aguerrie.



Espérons que dans l'avenir, l'une ou l'autre de ces formules permettra de faire renaître cette belle animation nautique dans l'une des communes de notre boucle de Seine.

Pierrick Roynard

Alexandre Lein

jeunesse et carrière sportive



Fils d'un père russe et d'une mère française, Alexandre Lein naît le 9 mai 1856 à Saint-Petersbourg, grandit à Paris où il pratique l'aviron dès son plus jeune âge.

Il devient rapidement un rameur talentueux et remporte de nombreuses compétitions nationales et internationales.

En 1876, il devient champion de France d'aviron en skiff pour la première fois, un titre qu'il conservera pendant huit années consécutives.

En 1880, Alexandre participe aux Championnats d'Europe à Bruxelles où il termine deuxième en skiff. Il participe également aux Jeux Olympiques de 1900 à Paris où l'aviron était encore un sport de démonstration.

Héritage

Alexandre Lein est considéré comme l'un des plus grands rameurs français de tous les temps. Il a été intronisé au Temple de la renommée de l'aviron français en 2008. Son chantier naval a continué à fonctionner après sa mort et ses bateaux sont toujours appréciés par les rameurs du monde entier.



Il était également écrivain et a publié en 1913 chez P. Lafitte avec Georges Leroy, un livre sur l'aviron intitulé Rowing-natation. Il était membre du Cercle des Nageurs de Paris, l'un des plus anciens clubs de natation de Paris. Il a été décoré de la Légion d'Honneur en 1928.



Constructeur de bateaux

En plus de sa carrière sportive, Alexandre était un constructeur de bateaux réputé. Il a fondé son propre chantier naval à Joinville-le-Pont où il a construit des bateaux d'aviron de haute qualité pour de nombreux rameurs français et internationaux.

Ses bateaux étaient connus pour leur vitesse et leur maniabilité et ils ont contribué à la réussite de nombreux athlètes. Il a joué un rôle important dans la classification de bateaux à l'aviron en proposant en 1887, avec le constructeur Tellier, une yole dite « tangentielle » qui, en s'appuyant sur les principes de l'outrigger, révolutionnait le monde des yoles.

Il déménage au Perreux aux alentours de l'année 1909 et s'associe alors à Roquebert et Dossunet. Cette association dure très peu de temps et au sortir de la guerre, il semble avoir repris son activité seul au 87 quai de la Marne à Joinville-le-Pont jusqu'à 1934, date de son décès à la suite d'une longue maladie.

Edmond Ballerín



Alexandre, canoë français

Dans les tout débuts de notre association (1990) notre activité se résumait au décapage d'une barque en acajou sauvée de la destruction sur les bords de Marne. Cela se passait le samedi matin, au fond du garage à bateaux du dynamique Rowing Club de Port Marly. Je ne savais pas ce qu'était une yole ni même un canoë français.

C'est au cours d'une Fête des Impressionnistes dans l'île de Chatou qu'un monsieur âgé du Vésinet m'a vendu un canoë français mixte construit par le chantier Lein-Dossunet-Roquebert. Yévé, c'est son nom, m'a fait découvrir l'aviron et les joies du canotage à Chatou, dans le Morbihan et sur la rivière d'Ain. Yévé, à 110 ans, a maintenant un grand frère probablement aussi centenaire.

C'est *Alexandre*, et Il est parfaitement restauré. Ce bateau fait partie de la catégorie dite canoë français dont l'apparition date de la fin du 19ème siècle.

La tradition voudrait qu'il soit inspiré d'embarcation américaine du même genre et que le Chantier Degroot à Courbevoie soit le premier constructeur en France à le fabriquer de façon régulière (circa 1880). Certains constructeurs proposeront des équipements complémentaires aux avirons pour naviguer à la voile ainsi que des pagaies.

Ce bateau était principalement destiné à la promenade et à la randonnée sur des plans d'eau abrités, toutefois, le pontage des pointes autorisait son usage également sur des bassins agités (estuaires).

Edmond Ballerin



Sellette à coulisse



Constructeur

Alexandre Lein

Gréement

4 avirons de couple en spruce

Levier intérieur

Palette

Matériaux

Acajou, chêne, sapin, spruce, cuir, acier, bronze

Restauration

2023 à 2024 par Sequana

Propriété

Association Sequana

Une embarcation, tombée du ciel

Au cours des visites de l'atelier de la Gare d'eau chez Séquana, après avoir admiré les embarcations en acajou verni, nos visiteurs tombent souvent en arrêt devant un intrus : « Et ça, c'est quoi ? un kayak en alu ? ». Notre guide séquanais fait souvent cette réponse évasive :

- ça vient d'un avion,
- ça date de la guerre,
- c'est un réservoir d'avion anglais ou américain.

En réalité, aussi surprenant que cela puisse paraître, c'est le « bateau » d'un fondateur de l'association, Gilles Outin.

Les visiteurs, étonnés, restent en attente d'explication. L'objet en question est un réservoir de carburant supplémentaire largable qui équipait les chasseurs de la Luftwaffe pendant la dernière guerre, et, en particulier les chasseurs Messerschmitt Bf 109.

Le Bf 109 était un chasseur allemand monomoteur et monoplace qui a connu un vif succès. Ce modèle et ses variantes ont été construits de 1935 à 1956 à près de 33 000 exemplaires. L'un des facteurs ayant contribué à leur succès était leur grande maniabilité due en partie au faible poids de leur structure entièrement métallique. Par ailleurs le Bf 109 avait une autonomie relativement faible et pour remédier à ce problème, un grand nombre de réservoirs supplémentaires ont été développés pour le Messerschmitt Bf 109 et quelques autres. Ils n'ont été mis en service que très tard en 1940, trop tard pour contribuer à la bataille d'Angleterre.

Le plus courant était le réservoir largable de 300 litres qui était monté sous le fuselage. Cela lui donnait une autonomie supplémentaire d'environ une heure.

D'autres réservoirs supplémentaires ont également été développés, notamment un modèle en contreplaqué de 200 litres monté à l'intérieur du fuselage, au dos du pilote, et un réservoir de 100 litres monté sous chaque aile, mais cela rendait l'avion moins performant.

L'utilisation des réservoirs supplémentaires a eu un impact significatif sur les performances du Bf 109.



Notre téméraire Marie-Pierre Tricard, à l'aise apparemment

L'avion était désormais capable d'escorter les bombardiers en mission de longue portée et de patrouiller sur de longues périodes. Cela a contribué à faire de ce Bf 109 l'un des chasseurs les plus redoutés de la seconde guerre mondiale. Ces solutions présentaient aussi quelques inconvénients : l'avion était moins maniable, plus lourd et plus vulnérable aux dommages. Poursuivi par la chasse ennemie, le Bf 109 pouvait larguer ce réservoir pour prendre de la vitesse. Avec ses 10 cylindres en V inversé Daimler-Benz, il pouvait atteindre les 575 km/h.

Lorsqu'un de ces réservoirs était largué au-dessus de la Seine, nos ados de l'époque s'en emparaient rapidement à la nage avant qu'ils ne soient récupérés par les allemands et déposés en vue d'être fondus au petit aéroport de Saint-Cyr. Après la libération, les militaires français en avaient la charge mais ces « nourrices », comme tout le monde les appelaient, ne les intéressaient pas.

Edmond Ballerín
En mémoire de Gilles Outin



Isabelle Outin

« Après avoir fabriqué une mini remorque avec les roues de nos voitures à pédales ! attelées à un vélo, les nourrices étaient rapportées à nos maisons. Et là, armés de burins et de marteaux, nous découpons une ouverture dans l'aluminium et le tour était joué ! » Témoignage de Gilles Outin

Un carnet de croquis de Gustave Caillebotte retrouvé ?



Premier mouillage 8 septembre à Cowes - Coll.Part.D.R.

Un carnet de croquis découvert au hasard des recherches autour du nom prestigieux de Caillebotte excite et défie depuis quelque temps la curiosité des spécialistes.

Ce document acheté à Drouot par un collectionneur privé à une date proche de 1980 faisait partie des « délaissés » d'une succession. A y voir de plus près, c'est une sorte de carnet de voyage, composé d'une trentaine de croquis au crayon qui relate une croisière de Trouville à Cowes, dans l'île de Wight, temple de la navigation en Europe : certains dessins comportent les dates très précises en septembre 1886 ; l'auteur des dessins écrit en légende les noms des voiliers, *Hélène* et *l'Alida*, et surtout deux fois le nom de Caillebotte, comme passagers ou équipiers à bord d'*Hélène*.

Par ailleurs la grande qualité graphique, reconnue d'emblée par les gens de métier, interroge sur l'auteur de ces croquis, qui n'est certes pas Gustave Caillebotte lui-même.

Que savons-nous de cette croisière, qui se noie dans



Couture en mer - Coll.Part.D.R.

la multitude de sorties en mer effectuées par les frères Gustave et Martial Caillebotte, accompagnés de leurs amis -(ies) et membres des Cercles de la Voile de Paris, de Trouville ou du Havre ?

En feuilletant la revue le Yacht, quelle surprise d'y trouver « officiellement » décrite notre croisière, qui n'est autre qu'une régates à la date du 18 septembre 1886.

« Le lundi 5 septembre, un match intéressant a été couru entre *l'Alida* à M. Morigo et *l'Hélène* à M. Michelet, de Trouville à Portsmouth, soit un parcours de 96 miles environ.

« Les deux yachts ont passé presque en même temps la ligne de départ (à 500 mètres de la jetée de Trouville), à 3h35mn. M. Michelet, vice-président du Cercle de la Voile de Paris, donnait le départ.

« Il y avait vent de S-O, faible brise. Les deux yachts, vent arrière, toutes toiles dessus, ont disparu à l'horizon au bout d'une heure. A ce moment *l'Alida* avait une assez grande avance sur *l'Hélène*. D'après le nouveau règlement, le premier rendait une allégeance de 24mn48s. à *l'Hélène*.

« *L'Alida* a gagné de quelques minutes. »

Bien des détails, dans ce carnet de croquis, sont donc en parfaite conformité avec la régates, et apportent les précisions que seul un dessinateur exercé, doublé d'un habitué de la navigation à voile peut produire. Les premières recherches auprès de différents services d'Archives confirme la présence de cette régates des frères Gustave et Martial Caillebotte, autant que celle des protagonistes, propriétaires des bateaux, très proches des Caillebotte. La carrière de Gustave comme ingénieur naval et comme régatier talentueux et vice-président du CVP est aujourd'hui bien connue.

(1)

Plusieurs hypothèses pourraient être avancées, mais beaucoup trop d'informations manquent encore pour affirmer qui est l'auteur de ce carnet de croquis. Comme l'indique Daniel Charles, les rapports étroits entre yachting et peinture furent trop souvent oubliés, mais auront marqué le XIXe siècle ; le carnet de croquis témoigne simplement de ces liens. Son étude approfondie devra certainement s'inscrire dans ce contexte. La page 26 en fin de carnet, donc après la régata, rassemble plusieurs personnes dont un peintre et son chevalet sur une plage (Trouville ?) dont la silhouette est sans doute celle de Gustave.

Le travail en histoire, petite ou grande, n'est jamais vraiment achevé.(2)

*Gilles Baumont
& Bertrand Chazarenc*

Le nom de Caillebotte suscitant intérêt et curiosité, les recherches au sujet du carnet se sont poursuivies, prenant la tournure d'une enquête. Beaucoup de questions étaient encore sans réponse.

Qui était le propriétaire de l'*Hélène* ? Était-ce un ami de Gustave Caillebotte et de son frère ?

Pourquoi une course de deux bateaux entre Trouville et Cowes juste avant une croisière vers les côtes bretonnes ? Et surtout, qui était l'auteur des dessins ?

L'annuaire 1886 du Cercle de la Voile de Paris décrit le yacht *Hélène* comme un yawl de 17 tonneaux. Le propriétaire était Louis Rousselet, clerc d'avoué à Paris. L'*Alida*, appartenant à Paul Morpurgo, agent de change, était le bateau concurrent de la régata relatée dans *Le Yacht*. Il affichait 25 tx, un tonnage un peu supérieur, d'où le temps rendu à l'*Hélène* à l'issue de la course. Le mesurage en tonneaux était au CVP, la règle depuis 1877. Le Lloyd's Register of Yachts de 1886 est techniquement un peu plus bavard. *Hélène* est un bateau anglais, plan Harris de 1880, d'une longueur de 14,30 m et 2,50 m de bau.

Alida, d'une longueur de coque de 16,30 m et 4 mètres de bau, avait été dessiné par Abel Lemarchand, en 1884 et construit au Havre, dans son chantier.

La consultation d'archives se résume souvent à lire des listes de noms et de chiffres. Sans images, elles étaient rares à cette époque, il est difficile de se représenter un bateau, ses lignes et son aspect. Aussi, cet album de dessins apporte un éclairage inespéré.

À mi-chemin entre le livre de bord et le carnet de voyage, il nous invite sur l'*Hélène*. Nous voici donc le 6 septembre, entre Trouville et Portsmouth. Il n'y a pas de vent. Une gargoulette, sorte de cruche en terre cuite pour garder l'eau fraîche, est posée non loin du barreur.



Caillebotte à bord de l'*Hélène*, le jeudi 9 septembre 1886 - Southampton Coll.Part.D.R.



Le personnage au canotier, assis, semble être plutôt Martial que Gustave qui portait plus souvent une casquette. Fumant la pipe en barrant serait Louis Rousselet, propriétaire de l'*Hélène*.



Dans sa couchette fumant la pipe M.Caillebotte (Gustave ou Martial ?) - Coll.Part.D.R.

(1) Daniel Charles, *Le mystère Caillebotte*, Ed. Glénat 1994.

(2) Amaury Chardeau. « La peinture est un jeu sérieux ». Norma éditions 2024, où l'auteur révèle un voyage en voilier de Gustave Caillebotte en Algérie via Cadix en Espagne (depuis décembre 1889). On y retrouve quelques participants à cette régata de septembre 1886

Celui-ci est assis sur un pliant, discutant avec un homme vu de dos qui, grâce à son chapeau bien connu, pourrait être Gustave Caillebotte. Martial regarde au loin, pensif. Une scène de navigation estivale à la fin du XIX^{ème} siècle, un croquis pris sur le vif et un témoignage précieux.

Au Cercle de la Voile de Paris, il était possible d'ajouter au programme de régates des défis, courses entre deux bateaux, pour comparer les capacités techniques des bateaux ou des régatiers ou pour s'amuser. Les frères Caillebotte étaient assez coutumiers du fait.

Le choix du 6 septembre s'explique peut-être dans les pages du Yacht précédant l'article de la régata. Un autre défi du même type avait lieu le même jour, mais de l'autre côté de l'Atlantique: la première manche de la Coupe de l'America disputée entre les cotres *Mayflower* et *Galatea*. L'américain avait remporté le premier match. L'un des dessins du carnet nous montre le quai du port de Cowes, presque désert, devant l'hôtel de la Marine le lendemain. Côté anglais, l'heure n'était pas à la victoire.

La lecture de différentes revues a permis de découvrir que Louis Rousselet, Paul Morpurgo et les frères Caillebotte n'en étaient pas à leur première croisière. Depuis 1882, ils avaient pris l'habitude de prendre ensemble la mer pour quelques jours, à deux ou trois bateaux, après la dernière régata de l'été. On pouvait retrouver leur passage à Ostende, Cowes ou Dieppe.

Les rôles d'embarquement et de désarmement des archives maritimes renseignent précisément les trajets des bateaux et les équipages des marins employés à bord de ces yachts. Le matricule de l'*Hélène* mentionne qu'en octobre 1887, Martial Caillebotte se rend acquéreur du bateau. Ceci explique sa présence tout au long de la croisière.

Grâce à cette enquête, on découvre que les archives, piles de registres et documents ne sont pas seulement du papier, mais des vies d'hommes, des morceaux d'histoire à transmettre et à raconter.

Et l'auteur des dessins ? D'abord envisagé comme étant Boudin ou Monet, les spécialistes en histoire de l'art ont ensuite évoqué Paul Helleu ou Georges de Dramard.

Finalement, notre peintre n'est pas marin, il est plutôt terrien et grand voyageur.

On le trouve à bord de l'*Hélène*, l'été précédent, pour un convoi entre Le Havre et Trouville.

Une première expérience de navigation apparemment positive car il renouvelle sa présence à bord de l'*Hélène* l'année suivante. Positive aussi la croisière sur l'*Elorn*, évoquée au milieu du carnet, puisqu'en 1887,

un membre de sa famille a acheté un bateau pour régater sur la rivière.

Il a été un grand peintre, célèbre et fondateur d'un mouvement pictural à la fin du XIX^{ème} siècle. Il n'était pas un ami proche de Gustave Caillebotte, leurs styles étaient différents et ils n'exposaient pas dans les mêmes galeries.

Comme beaucoup d'artistes, il ne signait pas ses carnets de croquis, seulement ses tableaux.

La découverte de son identité a été un long cheminement.

Curieusement, ce ne sont ni des archives, ni des revues ou tableaux, ni des yachts-clubs qui ont participé à ce résultat, mais une association d'idées et des discussions avec des gens passionnés.

Il est un peu tôt pour vous dévoiler son nom dès aujourd'hui, il reste encore quelques secrets à élucider. Cela fera l'objet d'une future publication.

Pascale Guittonneau.

Vice-présidente du Patrimoine au Cercle de la Voile de Paris.

J'ai rencontré Gilles Baumont, archiviste de la ville de Yerres, à l'occasion de la préparation de l'inauguration du Musée Caillebotte à Yerres (Essonne) pour laquelle il m'a demandé de faire les deux demi-coques de *Roastbeef* et *Dahut*, installées depuis au Musée. Il est entré en possession d'un carnet de croquis non signés dans lequel apparaissent des portraits de Martial et Gustave Caillebotte en route pour une régata à Cowes.

J'ai mis en contact Gilles Baumont et un de mes amis, Jacques Daufresne, (descendant de Céleste Daufresne et Martial (père) Caillebotte, parents de Martial et Gustave), susceptible de lui donner des détails sur les activités nautiques des deux frères. Nous continuons maintenant les recherches photographiques et graphologiques pour arriver à retrouver l'auteur du carnet.

Nous tenons une bonne piste, c'est passionnant !

Bertrand Chazarenc

Sequana un cabinet conseil ?

Sequana s'est révélé une vocation de conseil pour répondre à des questions concernant un de nos bateaux posées par des personnes en train de restaurer un bateau identique.

Chahut (Chat), *Sequana* (Hirondelle), *Zabeth* (Plonjeon) ont ainsi fait l'objet de demandes de renseignements.

Une association de Douarnenez - Starijeen – restaure un Chat. La coque est terminée mais elle n'a pas beaucoup d'éléments pour l'accastillage du mât et du pont. Après quelques échanges mails et téléphoniques, un de leurs représentants est venu passer une demi journée à Carrières pour voir *Chahut*, examiner le mât et le pont du bateau et prendre de nombreuses photos. Pour l'anecdote, dans les règles de jauge de la série, le nom du bateau doit comporter le mot Chat. D'où *Chahut* chez nous et *Kat Ruz* chez eux. On est en Bretagne pour désigner ce Chat Rouge (couleur de la coque).

Un conservateur des monuments historiques de la Direction régionale des Affaires Culturelles de Normandie

fait des recherches sur la série des Hirondelles. Il a vu sur notre site que nous avons un bateau de ce type et nous demande des informations sur l'histoire de Sequana. Il connaissait la restauration initiale de 2008 et j'ai pu compléter ses connaissances avec le chantier d'entretien réalisé en 2016.

L'Ecole de Charpenterie du Bono en Bretagne restaure un Plonjeon mais elle n'a aucun élément sur le gréement. Après lui avoir fourni la description des deux types de gréement Houari et Marconi, j'ai eu un contact direct téléphonique. Elle a alors décidé d'opter pour le gréement Marconi. J'ai pu lui détailler les particularités de ce gréement et des voiles puis lui faire parvenir une copie des plans de voilure établi par Philippe Dauchez avec la brochure réalisée lors du lancement de *Zabeth*.

Jean-Pierre Fresson

Le nouveau palonnier est arrivé !

Face aux travaux de manutention et de retournement des bateaux qui doivent être réalisés parfois simultanément dans les ateliers de Carrières-sur-Seine et de Chatou, un nouveau palonnier a été réalisé pour l'atelier de Carrières.

Ce palonnier qui permet le levage ainsi que la rotation des bateaux, est présenté ci-dessous en configuration de travail lors du retournement de *Quod Amo*, et dans sa fonction actuelle de support de bâche pour la protection du chantier.

Ce palonnier millésime 2025 est un bel outil de travail réalisé par les Séquanais de Carrières sous le contrôle et avec l'appui technique de Jean-Claude Delvat.



J.Bernard Pasquette - Eric Dondaine - J.Claude Delvat

Jean-Bernard Pasquette

Technique du cousu collé : une méthode millénaire... avec des matériaux nouveaux

Il y a des milliers d'années, des civilisations anciennes (Égyptiens, Phéniciens, Amérindiens) ligaturaient les éléments de leurs bateaux avec les tendons d'animaux, et assuraient la liaison et l'étanchéité avec de la résine, de la poix, voire de la cire !

Aujourd'hui, avec les nouveaux matériaux que sont le contreplaqué, le tissu de verre, et la colle époxy, ce type d'assemblage nautique se perpétue et se développe avec une remarquable efficacité.

La méthode « cousu-collé » (en anglais *stitch and glue*) est utilisée aujourd'hui principalement pour des bateaux de plaisance allant jusqu'à 7m, aussi bien dans les chantiers professionnels que dans la fabrication "amateur".

Voici la recette : une fois découpées dans le contreplaqué les différentes pièces de la coque, sont maintenues ensemble bord à bord par du fil de cuivre qui passe dans les petits trous ménagés le long des bordures à assembler, exactement comme pour une couture de tissus.

Pour cela, pas besoin d'ajustement ou de chanfrein sur le bois, le fil de cuivre suffit à les maintenir en position, ce qui est un gros gain de temps. Puis on étend sur chaque jointure un bourrelet d'époxy appelé « joint-congé » qui, après séchage, rend la coque du bateau complètement rigide et solide.

On peut alors ôter les fils de cuivre en les chauffant à la flamme de bougie et en les retirant à la pince, car ils glissent facilement quand le fil est chaud.



Ligature en fil de cuivre de la proue

La dernière phase consiste à appliquer sur toute la coque un tissu de verre qui assure l'étanchéité et la longévité, tout en gardant l'aspect bois car la toile de verre imprégnée d'époxy est transparente.

Les avantages du « cousu-collé » sont importants : grande rapidité dans la construction (une fois le bois découpé, le chantier peut se terminer en deux semaines !) étanchéité et durabilité parfaite (pas d'entretien), tout en gardant l'aspect bois verni qui est très valorisant pour les bateaux de plaisance.

Pierrick Roynard



Kayak *Unda fini*

Le cèdre rouge : une formule créative pour sauvegarder les bateaux du patrimoine

La boucle de Marne compte de nombreux clubs d'aviron très anciens qui conservent dans leurs locaux des bateaux en bois qui ne sont plus en état de naviguer, plus ou moins abandonnés et menacés.

Il s'agit principalement de bateaux à aviron, de kayaks, et de canoës canadiens.

Une association Le cèdre rouge (président François Jamet) a imaginé une formule astucieuse pour redonner vie à ces bateaux.

Par une convention signée avec le club qui garde ces bateaux, elle propose à des bénévoles intéressés de les restaurer en les rendant navigables pour en recevoir l'usufruit, cependant que la propriété et le stockage restent sous la responsabilité du club.

Le "parrain" restaurateur peut donc utiliser le bateau sans se soucier du local où le stocker.

Depuis deux ans que ce système a été mis en place, une dizaine de bateaux en bois ont pu ainsi être restaurés et remis en circulation au bénéfice de leur "parrain".

L'illustration montre le dernier en date, un kayak de vitesse double qui avait participé à cette discipline aux jeux olympiques de 1956, fabriqué par Struer, et équipant de nombreuses équipes nationales à l'époque

Pierrick Roynard



K2 en double

Roastbeef un "lifting" pour une star !



L'histoire de la construction de notre *Roastbeef* a commencé il y a 30 ans maintenant.

Soutenu par les villes de Gennevilliers puis de Chatou ainsi que par des partenaires privés ou institutionnels, ce projet, impulsé et encadré par François Casalis, a été réalisé en deux ans par une équipe composée de jeunes bénévoles et de professionnels (menuisier), conseillée par François Sergent et Marc Ronet, architectes navals.

Roastbeef est officiellement mis à l'eau le dimanche 16 juin 1996 après-midi dans l'île de Chatou face à la Maison Fournaise à l'occasion de la fête des Impressionnistes, comme l'indique l'invitation.

Depuis il a navigué régulièrement de Chatou à Poses (en Normandie) en passant par Marseille.

Roastbeef pour tous, y compris pour son prestigieux parrain Éric Tabarly, est un beau bateau. Et comme le dit l'adage Un BEAU bateau est un BON bateau. Ceci est confirmé par tous les privilégiés ayant pu tirer quelques bords dans son cockpit et qui ont ressenti le

plaisir de naviguer.

Il est impossible, pour moi, de parler de *Roastbeef* sans évoquer Jean-Paul Rouland. C'est lui qui nous a inoculé le virus. Il est hélas parti trop tôt, sans avoir pu nous livrer tous les secrets de ce navire qu'il a bichonné de nombreuses années.

Le temps de la maintenance.

Aujourd'hui, c'est une nouvelle équipe qui prend le relais. Presque trente ans à procurer du plaisir sur l'eau, il est temps de lui faire une petite remise en beauté. Un premier constat fait apparaître plusieurs types de travaux : l'étanchéité du pont, la reprise de coutures et une peinture de coque et la réparation d'un morceau de fargue.

Nous avons eu confirmation de notre constat et reçu les conseils d'un nouveau membre actif, Markus Hama ancien maître charpentier de marine. La réalisation des travaux a été effectuée selon ses instructions et sa participation effective.



Le pont est composé de lattes de pin d'Orégon larges de 50 mm et les fougères et plat-bords en acajou.

Le pont est en lattes de Red Cedar - bois très léger, facile à façonner, mais très tendre et sensible au poinçonnement - larges de 50 mm et séparées par un mastic (SIKA®) noir. Les fougères et plats-bords sont en acajou, beaucoup plus dur. Pendant des années le plancher a subi une usure normale plus ou moins marquée suivant les endroits

Les rainures entre les lattes sont à reprendre, là où le passage est le plus fréquent. Le traitement a consisté à nettoyer l'ancien mastic, puis surfacer la totalité du pont avant de reprendre les rainures avec un mastic neuf.

Quatre opérations qui demandent de la réflexion, de la précision, de la patience et beaucoup de soin, nécessitant bien sûr des travaux de préparation. Avant le ponçage complet il a fallu retirer tout l'accastillage (filoirs, taquets, etc.) ; le rainurage a été réalisé avec des gabarits pour guider la machine, et le masticage précédé par un masquage soigneux des lattes.

La coque a perdu son aspect uniformément lisse, les changements d'hygrométrie répétés ont fait jouer les coutures et la peinture est écaillée. Par endroits, en particulier sur les œuvres vives, le calfat sort de son logement.

Toutes les coutures ont été grattées pour vérifier l'étanchéité.



Pour la plupart un simple enduit a suffi, un nouveau calfat a été posé. Suivant les conseils d'un chantier naval spécialisé, le calfatage est fait traditionnellement avec du coton tassé dans le creux, puis bouché par du mastic de vitrier, le tout recouvert par un apprêt spécial. Pour finir l'intégralité de la coque est poncée, enduite et repeinte.



Le pont est composé de lattes de pin d'Orégon larges de 50 mm et les fougères et plats-bords sont en acajou

Une longueur du rail de fargue tribord est fendue. Il faut la reprendre sur 1,50 à 2 mètres et de multiples fentes moins importantes sont visibles à plusieurs endroits sur ces pièces fragiles. C'est une pièce en acajou entourant le pont sur une hauteur de 20 à 30 mm épaisse d'environ 10 mm. Elle est cintrée, fixée par des vis couvertes par des tapons et percées d'ouvertures destinées à évacuer l'eau qui peut passer sur le pont.

Il a été décidé de refaire deux pièces complètes, une sur chaque bord. Les anciennes ont été enlevées, la zone de pose (le livet) des nouvelles pièces a été usinée. Deux longueurs d'acajou ont été façonnées afin d'obtenir une meilleure résistance à un endroit très exposé. Chacune, de forme trapézoïdale, est en deux morceaux reliés par scarf pour obtenir la longueur nécessaire. Elles ont été assemblées aux parties saines des extrémités, et collées, vissées au pont pour la maintenir en place.

Enfin, *Roastbeef* a subi une avarie de gouvernail lors d'une sortie. Lors d'un remorquage, il a talonné (touché un obstacle sous-marin sans couler). Seule la base du safran a été endommagée.

La réparation a consisté à enlever le gouvernail, démonter la mèche (axe), la désolidariser du safran pour réparer le bois abîmé. Remonter l'ensemble et reprendre la peinture.

En 2026.

Le mât, en pin d'Orégon, présente, après grattage, de nombreuses

fentes au niveau des collages. L'alternative qui se présente à nous : flipotter (insérer des lamelles de bois dans les fentes), raboter, poncer et revenir ou refaire un nouveau mât. La reconstruction d'un mât neuf serait plus rapide et pas beaucoup plus onéreuse.

C'est cette solution qui est choisie. Le mât (8 m) sera constitué de 4 longueurs de section carrée collées deux par deux. Elles seront évidées pour alléger l'ensemble sans nuire à la solidité. Ces deux moitiés, une fois collées seront rabotées pour obtenir une forme ronde retraits vers le haut. Vernis et rééquipement du gréement termineront la tâche.

Le banc de cockpit, une feuille de contre-plaqué solide mais fragile, a été éclaté sur les bords en plusieurs endroits. Ces accidents ont été réparés grossièrement. Nous allons profiter de ce chantier pour renforcer cette pièce très sollicitée.

Sur cette base solide nous allons poser un caillebotis en lattes d'acajou sur tasseaux, permettant à l'eau de s'écouler, avec un rebord entourant l'assise.

Le contre-plaqué d'origine sera peint en blanc, l'acajou verni.

Roastbeef reste une vedette demandée. Malgré ces travaux importants *Roastbeef* a fait quelques apparitions remarquées.

Tout d'abord à Brest à l'occasion des Fêtes Martimes de 2024, *Roastbeef* a été exposé sur le quai devant le prestigieux chantier du Guip. Non seulement la foule des visiteurs avertis a apprécié sa beauté mais les spécialistes du chantier voisin ont été admiratifs...

De retour en Ile de France il a été exposé pendant l'événement Trésors de Banlieue à Gennevilliers début 2025. C'est un retour dans cette ville qu'ont été donnés les premiers coups de rabot en pleine exposition consacrée en 1994 à Gustave Caillebotte, l'architecte et régatier de ce voilier exceptionnel.

30 ans, une nouvelle carrière démarre.

Ces travaux, lourds, étaient nécessaires. Ils ont permis à notre cher bateau de retrouver la prestance de son neuvage. Pour les membres de l'association, ils ont permis aussi, grâce à l'encadrement dont nous avons bénéficié, d'acquérir du savoir-faire, une des raisons d'être de Sequana.

Comme pour nous et ses admirateurs, il lui tarde de retrouver ses éléments l'eau et le vent.

Bernard Boniface

Jean Jack

Un Despujols Grand Sport en forme !

L'année 2024 avait été une année d'expériences enrichissantes mais difficiles, avec la participation du *Despujols Grand Sport* à deux événements nautiques, Portejoie et Carrières, suivis de la remise à niveau de sa motorisation...

En revanche, l'année 2025 a été riche en réussites tant techniques que festives, avec une sortie de test à Poses sur le Lac des deux Amants, une belle participation à Carrières, et la traversée de Paris avec 20 autres Runabouts et les bateaux vapeur *Suzanne* et *Vigie*.



Les travaux

La coque

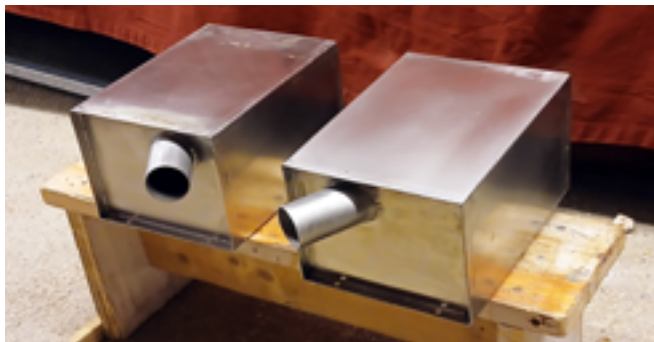
Elle a subi une légère évolution, à savoir une mini-quille de 7 cm courant sur 2,5 m pour stabiliser le bateau à grande vitesse en ligne droite. Les essais effectués par la suite ont confirmé l'efficacité de cette évolution.

Le moteur



Le circuit de refroidissement a été entièrement remanié chez Drakkar après les déboires de notre sortie à Portejoie en mai 2024, où le *DGS* avait dû rester à quai à cause d'un très fort déséquilibre des températures entre les deux rangées de cylindre ; en effet, les échangeurs n'avaient pas été nettoyés correctement et des plaques de rouille sont venues obstruer les orifices de passage de l'eau. Un carburateur neuf a été installé, ainsi qu'un

alternateur et une pompe électrique, la pompe mécanique intégrée au moteur étant à bout de souffle. Deux pots d'échappement ont été conçus, réalisés



et installés dans le double but de réduire le bruit d'échappement et d'empêcher le retour de l'eau dans les cylindres en cas de freinage brusque.

Le nez

Le nez est passé du modèle en composite à sa version définitive en bronze chromé ; il est aussi esthétique en figure de proue qu'efficace dans sa fonction de chaumard.



Ber de mise à l'eau

Il est en cours de réaménagement pour faciliter ses déplacements, de manière à pouvoir mettre le *DGS* à l'eau avec seulement 2 personnes et donc, le sortir plus souvent.

Les manifestations

Le *DGS* à Portejoie le 25 mai 2024

Cette sortie fut un demi-succès ou un demi-échec suivant le côté d'où l'on voit les choses...

Le bateau est parti de Chatou réservoir plein - et bouchon mal serré - tracté par Jean-Philippe Brun jusqu'à Tournedos ; à l'arrivée plusieurs litres d'essence s'étaient écoulés en fond de cale, qu'il a fallu éponger avec les moyens du bord, et causant quelques sérieux dommages, normalement sans conséquence sur ses capacités de navigation sur deux jours.

Le bateau a cependant transité par les ateliers Drakkar pour quelques vérifications qui ont mis en évidence un défaut de refroidissement qui aurait pu endommager

une des rangées de cylindres ; il a donc été décidé de ne pas participer aux évolutions sur l'eau.

Cela étant, la présentation du DGS à quai a été couronnée de succès, mais ce fut une très grosse frustration pour toute l'équipe qui s'est donnée sans compter dans cette belle restauration.

Il a été décidé sur le champ de confier la réparation du circuit de refroidissement aux chantiers Drakkar.

Le DGS est revenu de réparation le 24 octobre 2024 ; essais concluants !!

Le DGS à Carrières le 15 juin 2024

C'était la première fois que le DGS était présenté à la manifestation nautique annuelle de Carrières, présentation à quai et non pas sur l'eau pour les mêmes raisons qu'à Portejoie. Beau succès.



Les tests à Poses le 8 juin 2025

Nous avons pu accéder au plan d'eau du Lac des deux Amants à Poses pour effectuer des essais dynamiques du DGS lors d'un week-end Sequanais.

Avec un clapot moyen sur le lac, vent latéral variable force 2 à 3 environ, environ 40 litres dans le réservoir, nous avons pu effectuer une quinzaine de runs avec 3 personnes dans le cockpit.

Un grand merci à Jean-Philippe Brun qui a permis de piloter ce bateau génial, monstrueux à grande vitesse, un vrai proto de course. La consommation est apparue très raisonnable (à vitesse modérée).

Le DGS à Carrières le 15 juin 2025

Cette fois, avec Emmanuel Duverdier au volant, la sortie a pu profiter à l'ensemble des séquanais ainsi qu'au maire de Carrières pour qui on a lâché les chevaux et qui en est ressorti particulièrement enthousiaste.



La traversée de Paris le 29 juin 2025

Évènement exceptionnel sur un trajet inoubliable à travers la capitale, organisé par le YMCP et le CMC avec une vingtaine de Runabouts ainsi que *Suzanne* et *Vigie*.

Le photographe Henri Thibaut, de la revue Neptune Nautisme est venu effectuer un reportage sur les évolutions du DGS à bonne vitesse ; pour ce faire nous avons choisi la zone de vitesse située de part et d'autre du pont de Bezons, avec Markus Hamma aux commandes.



Henri Thibaut opérait depuis le bateau de sécurité de Sequana, *Tiboudin*, que pilotait Michel Decoster, tandis que Markus Hamma effectuait toutes sortes de figures nautiques, plus spectaculaires les unes que les autres, et lors d'un passage trop rapproché il s'en est fallu d'un cheveu que *Tiboudin* ne bascule sous l'effet d'une violente vague d'étrave du DGS... par chance, le cheveu a tenu bon...

Les actions qui nous attendent sur l'année 2026 : il nous faut finaliser le ber, réaliser un taud pour protéger le cockpit, vernir les murailles, remettre en état la partie électrique (sondes, cadrans, câblerie), réaliser un réservoir en inox et un siège arrière.

Et vive les nouvelles aventures de *Jean Jack* en 2026 !

Bernard Condamin

Un bilan d'essai complet a été rédigé à la suite de cette séance.

- A. Mise à l'eau, amarrage au quai, manœuvres de mise en route,
- B. Tests à très faible vitesse < 10 km/h : départ du quai, maniabilité avant/arrière, tenue de cap, virages sur bâbord et sur tribord, confort de conduite.
- C. Tests à vitesse moyenne ~20 km/h : accélération, freinage, tenue de cap, maniabilité, virages sur bâbord et sur tribord, confort de conduite.
- D. Tests à vitesse élevée de 30 à 60 km/h : accélération, freinage, tenue de cap, maniabilité, virages sur bâbord et sur tribord, confort de conduite.
- E. Arrêt et sortie de l'eau : manœuvres d'approche du quai, amarrage, manœuvres de fin d'utilisation, pose sur la remorque, sanglage sur la remorque.
- F. Plaisir global de pilotage.
- G. État interne et externe du bateau après la série de runs, et consommation d'essence et d'huile.

Loulou améliorer son entanchéité

Lors des sorties en 2023 les équipages ont noté beaucoup d'entrées d'eau dans les fonds de *Loulou*. Il a été décidé de faire un chantier d'entretien pour rendre la coque plus étanche en se basant sur les travaux réalisés sur *Gaston*. Les 2 bateaux ont le même architecte et de nombreux points communs pour la construction.

Début 2024 la coque est retournée dans l'atelier de Carrières pour traiter ce problème. Mais deux points attirent l'attention : la quille vers l'arrière est pourrie sur environ 40 cm et la ferrure de safran basse ne tient plus – les vis tournent dans le vide.

La quille est découpée et arasée pour accueillir une nouvelle pièce de bois avec un scarf sur l'avant et deux sur les côtés. A la suite, un collage est réalisé avec de la résine chargée, puis un ponçage de cette nouvelle partie. Les trous de vis sont agrandis et des inserts en bois sont posés.

La coque peut alors être traitée. Un « tissu mat » fin est collé à la résine sur les fonds, jusqu'au bouchain. Pour les finitions, ponçage puis peinture dans les

fonds et vernis sur les flancs. Avec le remontage de la ferrure de safran le chantier est terminé.

Le résultat est satisfaisant.

Il reste en 2025 à améliorer le look du tableau arrière pour atténuer la vision du «mât».

Mais lors de la sortie « Lumières en Seine » en 2025 plusieurs problèmes ont été détectés.

La reprise de la fixation de la ferrure d'étau a été réalisée. Il reste à renforcer la fixation de la tourelle de winch sur le barrot, changer les taquets d'amarrage et surtout refaire en partie les 4 planchers. Les lattes des planchers côté quille sont cassées, elles doivent être remplacées. Le bois est approvisionné et l'opération a commencé.

Il restera au printemps à poncer et vernir les planchers et le pont pour redonner un bon aspect au bateau.

Jean-Pierre Fresson



Monotypes de Chatou

Sequana dispose de deux Monotypes de Chatou : *Quod Amo*, construit dans les années 20 du siècle dernier qui à l'origine faisait partie de la flotte de plus d'une centaine de bateaux et *Nymphée*, une reconstruction du dériveur de la même classe. Ce type de bateau a été dessiné par François Texier, qui fut inspiré par le Lark Américain.



Surtout quand on les compare avec les voiliers du début du 20e siècle, les Monotypes ne peuvent être qualifiés de très élégants. Ils étaient surnommés «les fers à repasser » ou «les punaises de Chatou ». Toutefois, cette classe de bateaux a connu un certain succès ce qui s'explique probablement par son prix relativement modeste.

Aujourd'hui nous connaissons l'existence de cinq Monotypes, hormis *Quod Amo* et *Nymphée* chez Sequana, *Porc-Epic*, propriété de l'YCIF (Yacht Club Ile de France), *Piaf* à Portejoie et *Alcofribas* aux Vieux Safrans d'Annecy. Rares sont les occasions de voir les cinq derniers voiliers ensemble, mais fin mai 2024 nous étions rassemblés à Portejoie.

Quod amo : une opération à cœur ouvert



A la différence de *Nymphée*, *Quod Amo* a toujours été fortement fuitard. Par ailleurs, le puits de dérive est un point faible de ce genre de dériveur. En effet, les deux bouts du puits de dérive étaient fortement dégradés, ainsi que les galbords et les parois du puits, ce qui peut se comprendre sur un bateau centenaire, conçu sans contreventement précisément du puits de dérive. La structure axiale était donc en cause.

Remise en beauté de *Nymphée*.

Après une trentaine d'années de loyaux services, le Monotype *Nymphée* avait besoin d'une remise en



beauté, notamment le pont toilé. Les travaux ont commencé en automne 2025.

Dans un premier temps nous envisageons de recouvrir le pont avec une nouvelle toile.

Après avoir enlevé l'ancienne couverture, il a été décidé

de démonter le pont afin d'accéder à l'intérieur et d'effectuer les réparations nécessaires.

Une équipe de "gratteurs diplômés" s'est attelée à débarasser le bateau de multiples couches de goudron et vernis avant de passer à ...

Il est prévu de terminer les travaux pour l'été 2026 pour que la belle *Nymphée* puisse participer aux événements importants de la prochaine saison.

Henri Leclercq

La méthode après dépose de la dérive

Travail en deux phases : tribord (2024), puis bâbord (mi-2025) :

- Le bateau est suspendu sur le flan : dépose du galbord, recoupe des membrures, désolidarisation des varangues et des parois du puits de dérive et de sa plinthe longitudinale
- Remplacement de la paroi et de la plinthe par du chêne neuf qui doit être scarfé sur la quille arrière et assemblé à mi-bois sur la quille avant.
- Réassemblage complet des éléments de la quille tribord avant de répéter cette même opération sur tribord, pour reconstituer la structure axiale.
- La dernière étape a été d'araser de manière égale les deux « lèvres » du puits de dérive sur lesquelles viennent se fixer les galbords.

Quod Amo est reparti pour 100 ans !

Pierrick Reynard

Restaurer n'est pas réparer

La nouvelle vie de Catherine



Cette phrase n'est pas de moi mais de Monsieur Brouet, restaurateur de bateaux dans le sud. Vaste débat qui a agité les cerveaux de quelques séquanais sur le sort de ce ravissant petit bateau.

Depuis toujours chez Sequana se pose la question « faut-il réparer ou restaurer ? ».

Nous avons cette fois opté pour la « restau-réparation ».

Réparer c'est changer une pièce pour que ça marche, sans état d'âme, en faisant au mieux.

Restaurer c'est respecter l'objet et le constructeur en lui donnant la chance de vivre encore 100 ans de plus ce qui lui donne une valeur ajoutée.



En ce qui concerne *Catherine*, d'après l'ancien propriétaire, *Catherine* aurait été trouvée dans la vase à la pointe de l'île de Vaux, ce qui explique le bon état de conservation de la coque en Red-Cedar, bois répulsif à toute attaque de vrillette ou autre parasite du bois.

Une première tentative de réparation, pas très heureuse, a été réalisée par le père du propriétaire du bateau (changement du tableau arrière), ce qui nous a obligé à le remplacer une seconde fois, en chêne; nous avons également changé l'étambot.

Les membrures en bois plein ont été doublées dont une, fendue, a été réparée.

La coque a été calfatée entièrement, enduite et peinte. Les plats-bords, la préceinte, les bancs ont été vernis (4 couches), la barre a été refaite, l'accastillage, tolets et rehausseurs de dames de nage, posés et équipés des

dites dames de nage, en bronze, offertes par Frédéric Béchu (merci à lui).

Le safran a été refait, habillé par deux ferrures en laiton. Le mât en pin d'Oregon venu de l'YCIF, équipé de sa poulie de grand-voile, a été fixé sur l'étambrai garni de cuir; un pic en bambou a été fabriqué (gréement au tiers) le bateau étant gréé en cat-boat.

Une voile a été taillée par le chantier Horizon à Toulon (3,80 m). Deux avirons pour avancer sans vent ont été récupérés sur une brocante bretonne. Les doigts habiles de Guyd'houilles et un pinceau délicat ont créé les plaques au nom de *Catherine*.

Le baptême a eu lieu pendant les journées du patrimoine le 21 septembre 2025, bien arrosé par Laurence Malcorpi, digne marraine à qui Sequana et ses membres doivent tant de reconnaissance.



Bertrand Chazarenc

Les carnets de bord de MAD

Des nouvelles de Vigie

Lors du Festival Lumières Impressionnistes du 8 au 11 septembre 2024, nous nous sommes rendu compte que les gouttes d'eau tombaient à l'intérieur du foyer de *Vigie* ; source d'inquiétude, non pas pour la sécurité mais plutôt pour les réparations qu'elles allaient entraîner.

Nous avons décidé par précaution de déposer la chaudière, une belle journée de travail pour les personnes présentes que nous remercions. Nous avons donc rentré *Vigie* sous la chèvre, soulevé la chaudière, sorti le bateau et reposé la chaudière sur un chariot.

Puis pour retourner la chaudière sur elle-même nous avons emmené la chaudière aux Chanteraines. Là-bas, j'ai pu mettre la chaudière facilement sur la fosse de manière à voir l'intérieur du foyer, la plaque tubulaire et son faisceau de tubes. Il y a 90 tubes de fumée. J'ai observé 23 fuites au total ; fuites sournoises, pas visibles, pas franches, ça demande à chercher, à



vérifier, et à recommencer si ça fuit toujours...

Ensuite, il a fallu retourner la chaudière pour voir de plus près l'origine de ces fuites. Soit c'était le tube lui-même qui s'est fendu, mais en inox c'est plus rare, soit c'était la soudure qui lie le tube à la plaque foyère qui avait lâché et c'était bien cela. Il a fallu hercher un soudeur agréé qui veuille bien prendre en charge le chantier. J'ai joint une vingtaine d'entreprises ! aucune réponse positive. On sent bien que l'industrialisation part en vrille en France. J'étais un peu inquiet pour la suite, pour la réparation, mais...

Un jour je tombe sur un gars, artisan de son métier qui veut bien essayer de ressouder les tubes et il est venu sans s'être rendu compte du travail à accomplir, pour une bonne raison, c'est que les fissures à combler ne se voient pratiquement pas à l'œil nu. Pour repérer avec précision les tubes fuyards, il faut remplir la chaudière



(toujours à l'envers) d'eau et attendre de voir par quel tube elle sort et à quel endroit sur la circonférence du tube. La soudure s'est faite au MIG sous argon (gaz actif).

Le premier jour d'intervention, 18 tubes ont été soudés, demandant plusieurs vérifications et tests. Il en restait donc 5 à finir, tout allait bien. Le second jour échec total, au contraire, certaines fuites s'étaient accentuées, il était découragé, nous aussi. Son devis allait exploser, après consultation d'AMERAMI, je lui propose de réactualiser son devis mais j'ai eu l'impression qu'il ne voulait plus venir.

Finalement, il reviendra deux fois pour ces 5 tubes récalcitrant plus un sixième que je n'avais pas vu, 24 au total.

Puis, nous effectuons une épreuve hydraulique comme tous les huit ans selon le rapport d'expertise de *Vigie* du 30 avril 2010. Deux épreuves hydrauliques à 12 bars, deux à 14 bars et une à 16 bars, il reste une très petite fuite repérée. Après une épreuve hydraulique effectuée à une pression de 14 bars (la pression de service est de 10 bars), plus aucune fuite n'est apparue, nous sommes le 22 octobre.

On peut considérer que la mission demandée est par conséquent terminée mais j'ai malgré tout des doutes pour l'avenir car les cordons de soudure entre la plaque tubulaire et l'ensemble des tubes sont relativement fins d'une manière générale et vu les contraintes thermiques...

Enfin, nous reposons la chaudière dans le bateau et remontons les accessoires. Nous sommes fin janvier 2025, impossible d'allumer la chaudière pour vérifier en vraie grandeur, il risque de geler et le bateau passe les nuits dehors, il faudra attendre les beaux jours.

Marc André Dubout

Coucou, c'est moi !

Trop content ! Mes copains et copines du chantier yoles et canoës m'ont demandé de faire l'article, pardon d'écrire l'article sur leurs activités depuis la dernière parution de la Feuille à l'Envers.

C'est top !

Alors, je démarre, moi c'est *Coucou*, bateau de la collection Sequana. Vous me situez ? Pour ceux et celles qui ne me situent pas je vous donne des indices au cas où vous voudriez me faire un petit coucou. Je sais, je sais, j'abuse des jeux de mots. J'enchaîne, j'enchaîne...

Je suis un as construit par le Chantier Barthélémy Elie à Joinville-le-Pont. Un as, c'est une embarcation à un rameur plus large qu'un canoë français mais ouverte (sans ponts). Assez instable. Depuis des années je suis au fond du parc à bateaux, à côté d'un beau voilier, *Roastbeef*, réplique d'un bateau conçu et construit par le célèbre peintre impressionniste, Caillebotte. Je suis fier d'être à ses côtés bien qu'il prenne beaucoup, beaucoup de place, et moi, embarcation minus, qui plus est tout en bas d'un rack, difficile voire impossible d'exister.

Et devenant même invisible, au propre comme au figuré, lorsque des travaux sont réalisés sur mon célèbre voisin caché par l'escabeau bleu, par des caisses, des bouts etc. Quoique, quoique cette année j'ai été un peu verni pardon je voulais dire j'ai eu de la chance, j'ai eu quelques jours de surexposition lorsque l'équipe m'a redonné un coup de vernis avant l'été 2024 et lorsque je suis allé me balader sur l'eau certains dimanches avec la p'tite Annie (je suis un de ses préférés), Kareen ou Fabrice mais aussi grâce au travail de ladite p'tite Annie qui pendant des semaines a fait le ménage autour de

mes copains et de moi-même afin que l'on puisse enfin nous admirer et sortir sans nous casser et casser le dos des porteurs/ses ! Merci à elle, on voit la lumière du jour, on revit !



Chantier Coucou (vernis) et Jako (galbord) un mercredi

Pour terminer sur ma pomme on peut jouer au jeu du bonneteau, devinez qui a pris la place de *Roastbeef* pendant que Monsieur est exposé à Gennevilliers ?

Le *Jean Jack*.

Je ne voulais pas vous casser les barres de pieds (ha ha ha) mais il est bien de temps en temps de se faire un peu de publicité.

Alors, vous voulez savoir ce qui s'est passé dans l'atelier yoles et canoës depuis la publication de la dernière Feuille à l'Envers ?

Ok c'est parti !

Au début du printemps 2024, l'équipe avait décidé lorsque le temps n'était pas propice au collage ou au vernissage de réaliser des après-midis « cuir » (les mercredis et vendredis après-midi). Je vous explique : des copains (canoës français) construits au début du siècle dernier avaient des avirons avec manchons et colliers en cuir. Il a

été décidé de les remettre dans leur jus ou plutôt dans leur cuir.

Cela n'avait pas de sens, ni d'allure que de vouloir naviguer avec des avirons avec des manchons et colliers en plastique !

Ces manchons plastique avaient dû être posés dans les clubs d'aviron lorsque ces bateaux servaient de bateau d'initiation.

Nous avons donc remplacé du plastique par du cuir (manchons et colliers) :

- Les quatre avirons d'*Alexandre* (dont 1 paire de secours).
- La paire d'avirons de *Gibbon*.

Tout cela en faisant de la récupération de matériau, excepté les clous en cuivre.

Ces après-midis furent un peu bruyants mais amusants, on entendait « Tu as bien mesuré ? »



Un après-midi au chantier

«Tu es sûre du sens dans lequel on doit poser le cuir ? Attends, on va quand même vérifier sur un autre aviron» «note sur le papier là où on a mis les clous du premier tour» «tire, tire mais attention à tes doigts !» «Tape, tape, tape !» ou «Pourquoi le clou se tord ?».

Nathalie P. était beaucoup plus calme, écoutait, tirait, martelait dans la sérénité.

Quant à nous, les copains/copines et moi, nous ne faisons pas de bruit mais nous avons bien ri !!!

Il y a eu aussi le grand chantier de maintenance de *Jako*. Le mercredi avec Guydhouilles lorsqu'il pouvait venir et le vendredi après-midi.

Au début, nous parlions de petite maintenance mais très vite nous avons compris qu'il s'agissait d'une maintenance plus conséquente. Nous entendons parler d'un remplacement d'une partie de la quille intérieure et des galbords tribord et bâbord ! Nous craignons que Kareen ou Guydhouilles déclare *Jako* inapte ad vitam aeternam. Là aussi ce fut un peu épique car lorsque Guydhouilles s'est attaqué à retirer les parties «pourries», l'équipe n'en menait pas large !

Kareen était prête à mettre les mains et cacher les ciseaux à bois pour l'empêcher de scier/découper le bois des galbords. Il faut la comprendre, vingt ans auparavant elle avait décidé de garder, tout en la renforçant, cette partie des galbords pour garder l'authenticité du bateau. Elle se doutait qu'un jour ou l'autre, elle ou d'autres devraient les remplacer mais entre le savoir et le vivre ce n'est pas la même chanson.

Quand bien même il y avait eu des centaines de kilomètres parcourus par *Jako* depuis sa remise à l'eau de 2004.

Cette maintenance a consisté à :

- enlever les parties «pourries» :
 - de la quille intérieure
 - du galbord tribord
 - du galbord bâbord

- retirer avec délicatesse sans faire d'éclats (un bateau de 100 ans il faut en prendre soin) les vieux rivets et clous retournés (clous retournés au niveau des membrures),
- renforcer (époxy) les membrures qui étaient dans cet espace,
- fabriquer, poser et coller les pièces (scarfs) pour la quille, en robinier (bois qui a les mêmes propriétés que l'acacia qui est imputrescible),
- fabriquer, poser et coller les pièces (scarfs) sur les galbords tribord et bâbord, en acajou (Merci Roger !),
- poser des rivets et clous retournés,
- vernissage intérieur et extérieur de la quille et des galbords sur toute leur longueur. Vernis brillant Epifanes en trois couches et surtout pas façon sucre d'orge comme dit Michel Seyler (façon sucre d'orge : cinq à sept couches de vernis Epifanes ou

Le Tonkinois, ou X couches de vernis bi-composant). Façon sucre d'orge qui effectivement protège bien les bateaux mais qui a surtout pour but d'éviter de vernir trop fréquemment et à empêcher que les coups marquent le bateau (CQFD : moins de boulot).

Mais coton à décaper ... pour les restaurateurs suivants et pas très respectueux du savoir-faire des anciens constructeurs. Je peux vous en parler en connaissance de

cause car, il y a plus de vingt ans, l'équipe, après mon achat auprès du club du Métro (ASPTT Paris) a mis plusieurs semaines à gratter mes couches de sucre d'orge. Ils en ont bavé pour remettre le bois à nu et me remettre ensuite dans mon jus !

Voilà, notre copain *Jako* devrait pouvoir revoir la Seine à la prochaine « sortie rames et pagaies du dimanche ». Nous sommes tous heureux de savoir qu'il va de nouveau naviguer, welcome on board *Jako* !

Nathalie P. a également remis en état des dossiers pour le canoë *Jean-Pierre* (grattage/vernissage). Cela sera plus pratique pour les pratiquants les plus fragiles du dos.

Au fait, *Jean-Pierre* et *Alexandre* n'ont pas encore fait leur mise à l'eau officielle à la suite de leur restauration. Cela ne saurait tarder.

En petit comité, un dimanche de printemps. Petit, petit comité c'est vite dit car nous on sera là, tous les bateaux du parc à bateaux, soit sur l'eau soit à la Gare d'eau et une fois ces messieurs dames partis, nous ferons la fête entre nous. Entre copains et copines. Sans faire trop de bruit.



Clottu et Faby sur Triton – Départ d'Aubervilliers pour retour au bercail !



Sortie rames et pagaies – Mise à l'eau

Enfin côté chantier, la restauration du Skiff Dossunet a démarré. Chantier qui a eu des soubresauts (démarrage/arrêt/redémarrage) car s'il n'est pas large, il est très très long : 8,40 mètres et très fragile !

Et il a besoin de place, ce grand, et d'être dans un espace où il ne risque rien. Une mauvaise manipulation et il peut devenir allumettes (nous on est des gros costauds comparés à lui).



Alexandre – test d'étanchéité

C'est super que sa restauration soit enfin entamée car cela faisait des années qu'on en entendait parler et cela permettra aussi de faire le lien entre le monde du canotage et le monde de la compétition.

Je terminerai mon article en vous disant la joie que nous avons en sachant que les sorties Yoles et Canoës, désormais appelées «sortie rames et pagaies», du dimanche ont réellement repris en 2024 sans compter d'autres sorties (Fête de Carrières-sur-Seine, Parcours de la Flamme (JO 2024), Fête des Lumières, etc...).

L'équipe des rameurs/rameuses/barreurs/barreuses s'organise pour faire des rotations et permettre à chaque bateau navigant de pouvoir revoir l'eau à fréquence régulière. Nathalie C. avec son kayak participe également à ces sorties. Bref, cela fait un bien fou à tous et toutes. Bateaux comme membres d'équipage.

Et si l'un d'entre nous prend l'eau, l'équipe utilise la pompe qu'Henri (Brahya) nous a fabriquée.

Voilà vous savez tout.

N'hésitez pas à passer nous voir dans la Gare d'eau ou sur l'eau, vous y serez les bienvenus.

Signé *Coucou* pour l'équipe Yoles et canoës, embarcations et membres actifs (la p'tite Annie, Brigitte, Fabrice, Frédéric, Nathalie P. et Karen).

PS : *Clottu* et *Faby* sont désormais mondialement célèbres !

Vus quelques secondes à la télévision mais en mondiovision !

Incroyable ! Merci à Jordi Delepine grand initiateur et organisateur du projet « Parcours de la flamme sur le canal Saint-Denis », Bertrand Daubourg et tous les autres ! Quelle aventure ! Ils nous en ont raconté de belles nos copains... transportés sur des vieux remorqueurs à l'aller sur *Fauvette* pour *Faby* et sur *Triton 25* pour *Clottu* jusqu'au lieu de leur départ, puis au retour par *Triton 25*. *Faby* a également eu l'honneur de transporter le responsable de la sécurité de la flamme, qui s'était trompé de berge, jusqu'au bateau *Hermès* (bateau où était, pour cette portion, la porteuse de la Flamme) ! Et bien d'autres aventures que je n'ai plus le temps de conter.

Depuis ce temps, *Faby* nous regarde et sait qu'elle est vraiment intégrée, qu'elle fait partie de notre collection, de Sequana.

Kareen Santag



Clottu et Faby – en route pour une grande aventure !

Porc-Epic, la restauration

Porc-Epic est un monotype de Chatou, construit en 1903, classé Monument Historique.

L'YCIF a sollicité Sequana pour redonner une nouvelle jeunesse à *Porc-Epic*, en vue des manifestations pour les Jeux Olympiques 2024.

Une convention a été établie entre l'YCIF et Sequana dans le cadre de notre partenariat et les travaux ont démarré le 1er février 2024.

Après une mise en position verticale pour un examen de la coque nous constatons tout de suite les problèmes à réparer : galbords et ribords déformés, deux virures concaves, cloutage de certains bordés, cordon de calfatage sorti ; et aussi des manques par endroit et un choc sous la préceinte tribord ; sur le tableau arrière, liston cassé, apparition de vis Parker et clous rouillés, sole du puits de dérive fendue et décollée.

Après retournement du bateau et inspection de l'intérieur : quelques membrures fendues et une pièce décollée.

Après un ponçage total de la coque, les coutures ont été ouvertes, le calfatage refait et recouvert d'enduit gras, les clous apparents passés au Rustol et rentrés, la pièce et l'extrémité de la préceinte recollées ; remplacement du liston du tableau ; recollage de la pièce décollée. Pose de 2 couches de blanc et 3 couches de vernis sur la coque et les bancs, une couche de vert sur le safran et la dérive et 2 couches de blanc sur le pont toilé après ponçage pour éliminer les craquelures, passage de peinture « bronze » comme à l'origine sur la mouche (petite gorge située sous la préceinte pour une meilleure préhension du bateau).

Deux portes de cloisons intérieures ont été « dé-galbées » après mouillage prolongé.

Notre fournisseur, Ultra petita, nous a offert une corne d'élan pour le transport du gréement sur le bateau.

Fin des travaux le 4 avril 2024

Bertrand Chazarenc



Chloé... une organisation en projets

« Bonjour mesdames et messieurs et bienvenue à bord de Chloé ! Nous voilà partis pour une balade d'une heure, sans bruit, jusqu'à Bougival sur ce bras de Seine de Marly riche en souvenirs dans une nature préservée.

Notre capitaine de ce jour s'appelle Séverine et moi, François, je suis le matelot et vais m'appliquer à commenter cette balade... »

C'est ainsi que débutent en général les « balades impressionnistes », une offre de Sequana, dont la vocation est la transmission du patrimoine de la Seine, et qui apporte un revenu non négligeable à l'association, lui permettant de subvenir à ses projets.

Un peu d'histoire

Cette activité touristique a été lancée en 2004 avec un premier bateau, le *Dénicheur*, unité en bois à motorisation électrique, réalisée par Alain Brunet.

Depuis 2019 le relais est assuré par *Chloé*, notre petite vedette californienne avec sa coque en résine-époxy, ex-mascotte du plan d'eau du château de Chantilly, dont la remotorisation électrique a été optimisée par ce même fidèle expert, Alain.

Reconnaissons qu'il n'a pas été simple de mettre en musique cette mission, entièrement assurée par Sequana : vérifications et entretien du bateau, notamment des batteries, recrutements de bénévoles titulaires d'un permis fluvial, apprentissage à la conduite du bateau et formations pour l'obtention du PSC1* et de l'ASP*, deux diplômes nécessaires pour prévenir et assurer la sécurité des passagers.

Saluons plusieurs séquanais qui se sont particulièrement impliqués dans cette aventure : Pierrick Roynard et Edmond Ballerin, à l'origine du projet, Alain Brunet (notre expert en moteurs électriques !), Bernard Bouchet à l'arrivée du bateau (homologation, formations), Jean-Marc Bas pilote à plein temps durant près de 2 ans, puis Nathalie Cortesi, Emmanuel Duverdier, Laurence Malcorpi, Gilles Mouquet, Jean-Bernard Pasquette, Bernard Romain et moi-même qui assurons le partage de l'exploitation depuis 3 ans.

Les équipages

Les bénévoles qui assurent la responsabilité de pilote et de matelot se relaient de fin avril à fin octobre pour embarquer des visiteurs de passage, des groupes, des classes de maternelle ou de primaire, à raison d'un maximum de neuf passagers par balade.

Après les recrutements en 2025 de 7 sympathiques nouveaux membres, les équipages comptent aujourd'hui 12 pilotes habilités et 15 matelots, ce qui a permis de passer une saison plus « cool » que les précédentes et d'augmenter le nombre de balades : 251 balades (179 de 1 heure et 72 de 30 minutes) en 2025.

Une bonne ambiance règne aujourd'hui dans ce corps constitué où la solidarité est bien visible. Un réseau WhatsApp relie les membres de cette organisation, permettant d'établir la planification des balades, de signaler des événements (technique, navigation, météo...) et de poster des appels (parfois désespérés !) à recherche d'équipage!

* PSC1 : Premiers Secours Citoyens

* ASP : Attestation Spéciale Passagers



Les balades

La durée des balades est d'une heure ; elles sont réparties sur les week-ends (trois sorties par jour) les mardis et jeudis (2 sorties ces jours-là); le planning est affiché sur le site de Sequana. Des sorties complémentaires, parfois d'une demi heure, sont organisées par exception sur d'autres journées à la demande de groupes en tournées culturelles ou d'écoles. Le matelot, outre la surveillance de la sécurité à bord, se charge du commentaire en s'appuyant sur un guide illustré, enrichi par les séquanais au fil des années et récemment finalisé par Nathalie Cortesi.

Il permet de se référer à toutes sortes de sujets : le Hameau Fournaise, l'impressionnisme, la Machine de Marly, la navigation, l'environnement naturel fluvial, les maisons d'illustres personnages et les anciens lieux festifs sur le parcours... et bien sûr on parle de la collection de bateaux de Sequana !

Les anecdotes et références historiques se succèdent, avec des nuances selon les matelots ! Cela déclenche bien souvent questions et discussions; et l'ambiance s'installe vite sur le bateau, l'équipage adaptant son propos aux passagers présents.

La gestion des réservations, à l'échelle d'une petite structure culturelle comme la nôtre, plutôt personnalisée, s'appuie sur le site de Sequana, l'Office de Tourisme et sur des relations privilégiées avec des écoles et quelques partenaires tour-opérateurs.

Un travail quotidien de fourmi, avec la double ambition de répondre positivement aux demandes des clients et d'arriver à mobiliser un équipage disponible parmi les bénévoles. Le bouche à oreille s'est révélé le meilleur vecteur de notre communication !

Les enfants qui viennent naviguer avec leur classe reviennent avec leur famille le week-end suivant !

Et pour l'avenir ?

L'optimisation de l'exploitation de *Chloé* et le renfort des équipages va se poursuivre.

Deux nouveaux candidats-pilotes, d'ores et déjà identifiés, seront formés et habilités en 2026.

Les exercices d'entraînement des équipages (en interne ou en collaboration avec les pompiers) aux pannes ou incidents éventuels seront poursuivis, car il va de soi que la sécurité des passagers est notre préoccupation de chaque instant. Les batteries de *Chloé*, un sujet de toute notre attention, sont vieillissantes et contraignantes en maintenance.

Cette année, nous étudierons la possibilité de les remplacer dès 2027 par des batteries de technologie plus moderne (LFP pour Lithium-Ferro-Phosphate), plus durables et moins exigeantes en maintenance.

Enfin, nous recherchons à optimiser la gestion des réservations et du planning, charge actuellement trop contraignante.

La satisfaction de nos clients est notre récompense ; nous leur apportons un temps de rêverie, des informations historiques et un spectacle de la nature exceptionnel. Nous poursuivrons donc avec plaisir cette activité qui repose sur la bonne coordination, la bonne entente et la solidarité entre tous ses acteurs, dans l'intérêt de notre association.

François Travade



Les Mariniers de Vitry, fêtent la Saint-Nicolas



Les Mariniers de Loire fêtent le jour de la Saint-Nicolas, le patron protecteur de ces hommes de la Loire et des marins en général, mais sur les rives ligériennes de Gien à Orléans, et peut-être au-delà, la tradition est profondément ancrée dans les mémoires.

Dimanche 1er décembre 2024 au Port de Châteauneuf-sur-Loire, la communauté des Mariniers de Châteauneuf-sur-Loire, les Amis du musée de la marine de Loire et du vieux Châteauneuf, le musée de la marine de Loire, avec la participation du club Ligérien des Amis de l'âne et du mulet, de la paroisse de Châteauneuf-sur-Loire organisent comme chaque année la fête de Saint Nicolas, patron et protecteurs des Mariniers.

Pour les Mariniers de Vitry, le rendez-vous est à 9h30 à l'atelier à côté du canal. Lorsque nous arrivons sur le port de Châteauneuf, le quai est déjà animé, les bateaux sont à l'eau, certains sont venus spécialement d'Orléans la veille pour participer à la fête.

Christian, Daniel, Denis, Didier, Dominique, Gérard, Jacques, Martine, MAD, Myriam, Roger et Vincent rejoignent alors le *Balbuzard* amarré, la veille sur la rive près de la cale.



Tout d'abord, il faut préparer le *Balbuzard* qui sort d'une cure de jouvence complète. Il en est de même pour les autres embarcations qui s'alignent sur la rive droite en amont du pont de Châteauneuf.

Le ciel est nuageux, nous craignons le pire, la veille il faisait froid à l'atelier mais aujourd'hui ça va, la température est un peu remontée.



On range les bateaux ...

Vers 11 heures, nous nous dirigeons vers la colonne des Mariniers en tête du pont suspendu.

Vers 13 heures, les équipages ont rejoint leurs fûtreaux et toues cabanées pour remonter la Loire où Saint Nicolas, revêtu de la robe, du couronnement et investi

d'un certain nombre d'ornements symbolisant la nature de sa protection bienveillante.

La flotte encadre le *Penthièvre*, fûtreau construit par les Mariniers de Châteauneuf-sur-Loire, sur lequel Saint Nicolas a embarqué. Puis c'est la bénédiction des bateaux et des équipages.

La journée se termine par des chants et un agréable réconfort, bienvenu, offert par les Mariniers.

Nous avons beaucoup apprécié ce rendez-vous qui transmet les valeurs et la solidarité entre gens du fleuve.



Marc André Dubout

Lumières en Seine à Portejoie

Les 25 et 26 mai 2024 s'est tenue à Portejoie (commune déléguée de Porte-de-Seine dans l'Eure), la 2ème édition de Lumières en Seine, un grand rassemblement de bateaux du patrimoine organisé



par la Ville de Porte-de-Seine et l'association Sequana.

Des associations du monde nautique se sont retrouvées pour ce week-end, notamment Sequana, le Cercle du Motonautisme Classique, l'YCIF, Marne et Canotage, le Carré des Canotiers, les Vieux Safrans d'Annecy, Yoies 27, ASSEIL.

45 bateaux, 150 membres d'équipage et organisateurs étaient présents sur cet événement qui s'est tenu en Seine mais aussi sur le chemin de halage dans les jardins de la mairie.

Plusieurs temps forts sur l'eau

Une régata de cinq Monotypes de Chatou regroupés pour l'occasion (et c'était une première !):

Quod Amo, *Nymphée* (réplique), *Alcofrybas*, *Piaf* et *Porc-Epic*, spectacle inédit de ces voiliers du yachting parisien, typiques des années 1900 -1930 ayant résisté au temps...



De nombreux représentants de l'histoire du motonautisme de plaisance, de compétition, et des marques prestigieuses étaient présents: Arcangeli, Despujols, Kirié, Seyleer, Chris Craft, Bocciarelli... et une pelle de course (machine infernale constituée d'une planche propulsée par un gros moteur).

Des promenades en Seine offertes au public sur *Suzanne* (chaloupe catovienne à vapeur) et *Plovdiv* (cotre paimpolais).



Roastbeef, l'avant-dernier voilier dessiné par Gustave Caillebotte, sans doute son préféré, faisant partie des onze 30 m2 du CVP.

Cette réplique a été construite par Sequana fin 20ème siècle.

Madame, un des bateaux de Guy de Maupassant, reconstruit par Sequana, a évolué sur l'eau avec son « propriétaire et ses célèbres passagères ».

Une parade d'une trentaine de ces bateaux, illuminés, est apparue à la tombée de la nuit devant le village de Portejoie.

A terre

Des animations ont été proposées par Sequana et Arts & Chiffons : matelotage, maquettes pour les enfants, ateliers de couture, présentation de costumes de l'époque de l'impressionnisme, stand de

découverte de la nature en Seine et sensibilisation à la protection de son environnement animé par l'association APUR, exposition de barques en bois fabriquées par l'association Cursus.

Le samedi soir, un grand rassemblement des habitants et des bénévoles s'est retrouvé au Dîner des Canotiers, avec déambulation de personnes en costumes de l'époque des impressionnistes, accompagnée de musique champêtre.

Le dimanche, un concours de peinture ayant pour thème « les 150 ans de l'impressionnisme » était ouvert à tous les artistes, jeunes et moins jeunes.

Merci à toutes les associations et aux cent cinquante bénévoles pour l'organisation de ce beau rendez-vous chargé d'histoire et de romantisme. Merci à la SNSM qui a assuré la sécurité sur l'eau. Merci à la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, à la ville de Chatou et à la société Lafarge pour leur soutien financier sans lequel tout cela n'aurait pu se faire.



A 2027 pour une nouvelle édition de « Lumières en Seine » !

Jean-Philippe Brun

Fête du Fleuve Rouen en juillet 2024

Accueillis par la Ville de Rouen, nous étions pour la deuxième année consécutive présents à la Fête du Fleuve.

Depuis quelques années, les quais de la rive droite ont été aménagés pour accueillir les sportifs pour un footing ou une balade à vélo ou encore les promeneurs du week-end.

Les hangars situés sur les quais de Seine abritent aujourd'hui de nombreux restaurants, bars et activités de loisir. Vous pouvez aussi admirer les paquebots de croisière au Terminal de Rouen ou les apercevoir sillonnant la Seine.

L'endroit idéal pour un événement comme la Fête du Fleuve.

Lors de ces fêtes plusieurs activités sont organisées, des expositions au Musée Maritime, des ateliers de matelotage, des concerts et des spectacles.

Comme l'année précédente, Sequana proposait des balades en bateau notamment assurées par le Cotre de Paimpol de Jean-Philippe Brun et par notre voilier *Gaston*. Malheureusement, la force du vent ainsi que la hauteur du ponton d'amarrage rendaient les opérations d'embarquement assez hasardeuses ce qui nous a obligés à limiter le nombre de sorties pour assurer la sécurité des passagers.



A terre, nous avons installé un stand pour présenter les activités de Sequana avec une exposition de deux de nos bateaux emblématiques : *Madame*, la reproduction du bateau de Guy de Maupassant et le Despujols *Jean Jack*. Ce dernier a beaucoup attiré l'attention du public de passage et des photographes !



Henri Leclercq

Les carnets de bord de MAD

Fêtes maritimes de Brest, du 12 au 17 juillet 2024.



Pour la quatrième fois nous sommes retournés au Fêtes Maritimes de Brest, du 12 au 17 juillet 2024. La première fois c'était en 2008, nous y présentions *Suzanne*, notre chaloupe à vapeur reconstruite par les membres de Sequana sous la direction du charpentier de marine Jim Bresson et lancée sur la Seine à Chatou le 11 juin 2006.

La deuxième fois, c'était en 2012, grâce à John-John qui avait organisé pour *Suzanne* cette échappée aux "Tonnerres de Brest 2012". Et la troisième, c'était en 2016 accompagnée de *Vigie*.

Enfin 2024 ! après de nombreuses démarches administratives entre Sequana, le staff de Brest et Drakkar qui a transporté *Suzanne* et *Roastbeef* jusqu'au quai.

Mardi 9

8h30 départ pour Brest. avec Joselyne et Odile; averses éparses sur la route.

Mercredi 10

Suzanne arrive à Brest, transportée par Éric Viber (Entreprise Drakkar). Nous nous retrouvons au Moulin Blanc, un petit port à quelques encablures de Brest.

Le grutage se fait rapidement. Puis c'est Laurent Marshall un ancien de l'Association des Bateaux à Vapeur

(ABV) avec le zodiac de l'organisation, qui nous transporte à couple jusqu'au ponton où nous attend Jeff Wagner d'EVT (Evènement Voiles et Traditions, Festival de Loire).

Les pontons sont en plastique, modulaires, plusieurs centaines de mètres carrés, organisés en trois bassins. Puis c'est le temps des formalités, bracelets "équipages" et informations au bureau des équipages au chantier du Guip. Nous vérifions l'emplacement du bois stocké pour les 5 jours (des chutes provenant des bois nouvellement posés sur la frégate *Hermione* en réparation dans le port de Bayonne).

Sylvie nous invite à prendre l'apéro dans l'appartement de John-John, un véritable musée au dernier étage du Crabe Marteau. La vue sur les bassins 1 & 2 est remarquable. Nous hissons le pavillon de Sequana à la fenêtre. C'est un grand moment d'émotion, des souvenirs, des anecdotes, John-John nous a quittés il y a quelques années.

Soirée fort agréable avec Sylvie.

Jeudi 11

Éric arrive avec *Roastbeef* sur sa remorque. Nous descendons le ber de la remorque et installons le bateau devant notre stand-chalet en attendant la grue pour le mâter.

Nous retournons vers *Suzanne*, le niveau d'eau dans la chaudière est bas. Il nous faut de l'eau douce. Puis séance de rangement et nettoyage et acheminement de sacs de bois à bord.

Vendredi 12

J'allume la chaudière, à 10h30 on est à 6 bars et quelques minutes après on atteint le timbre. Il faut une vingtaine de kilos de bois pour atteindre le timbre et par la suite la même quantité pour chaque tour d'environ 4 kilomètres. Aujourd'hui nous avons fait trois tours, soit 12 Km et 6 heures de chauffe.

Dimanche 14

Journée de Fête Nationale. Les sirènes retentissent dans le port,

pas la nôtre nous sommes arrivés vers 10h45 (trop tard). Journée d'affluence par rapport aux précédentes à l'exception de samedi. Les amateurs de tours pour visiter le port s'inscrivent au chalet, auprès d'Odile qui organise l'accueil des passagers (5 par tour). Aujourd'hui, 6 tours et 7 heures de chauffe. Le soir grand feu d'artifice.

Jeudi 18

Départ vers Douarnenez, Il faut préparer le retour, ranger le matériel, charger *Roastbeef*, gruter *Suzanne*, etc.

Voilà quelques souvenirs subjectifs



de cette semaine festive. Même si l'ampleur de la fête n'a pas atteint le succès de 2016, le port de Brest a accueilli une fois de plus l'un des plus grands rassemblements de flottilles et embarcations du monde. Environ 700 000 visiteurs étaient attendus et ils ont pu admirer les vieux gréements.

ÉPILOGUE

Suzanne a parcouru 136 km pour 39 heures de chauffe et nous aurons transporté 160 passagers sans problème... et depuis 2006, ce sont 4073 Km et 1386 heures de chauffe sans incident mécanique majeur et sans homme à la mer.

À la vitesse de 10 Km/h, l'hélice tourne à 200 T/mn.

Marc André Dubout

Célébration des Lumières, du Patrimoine et des Canotiers



Septembre 2024 à Chatou pour les 150 ans de l'Impressionnisme !

Après le retour des grandes vacances et la rentrée des classes, les catoviens sont chaque année, heureux de profiter de ces journées et soirées de détente et de fêtes au bord de l'eau.

Ainsi, en septembre dernier, on pouvait se retrouver en famille ou entre amis au Festival des Lumières, ou au diner des Canotiers ou encore aux Journées du Patrimoine.

Festival des Lumières Impressionnistes



Sequana avait imaginé pour marquer cet anniversaire des grands tableaux lumineux, témoins de tableaux célèbres des impressionnistes ; une équipe aux doigts de fée avait réalisé avec talent ces toiles illuminées qui furent ensuite fixées aux mâts des bateaux sélectionnés pour la parade nocturne du Festival des Lumières.

Le Diner des Canotiers

Installé sur la place du Hameau Fournaise, juste sous le balcon de l'illustre Déjeuner des Canotiers de Renoir, cette soirée était l'occasion de revivre l'ambiance festive de l'époque des canotiers. Six-cents catoviens s'y sont retrouvés pour partager le diner au soleil couchant (et non levant !).

Les Journées du Patrimoine

La Ville et les associations du Hameau Fournaise ont également dédié ce week-end du Patrimoine au 150ème anniversaire. Ainsi les Amis de la Maison Fournaise recevaient à la Maison Levanneur pour conter l'histoire des lieux, et proposaient aux « artistes de passage » de reconstituer un puzzle en peinture d'une œuvre de Claude Monet, Le Pont de Chatou : le tableau fut presque terminé à la fin de la journée !

Arts & Chiffons présentait des robes inspirées des tableaux des grands maîtres et des tableaux d'ambiance vivants.

Laurence Malcorpi



Silence, ça tourne

Il y a les tournages de notre vidéaste maison, Vincent Scordia, qui, avec beaucoup d'humour, met en images et musique les événements de la vie de Sequana, manifestations et chantiers, les petits écoliers en classe de découverte ou encore la saga des travaux impressionnants de la cale et des pontons.

Au total une quinzaine de vidéos sont sorties du studio de montage de Vincent et ont réjoui les bénévoles, retrouvant de belles images « mises en Seine » ou des scènes cocasses qui avaient pu nous échapper... cela fait du bien de se moquer un peu de nous-mêmes.



Et puis, il y a les tournages sollicités par les chaînes de télévision. Celles-ci réalisent des documentaires sur des lieux, des personnages, des métiers, des traditions pour des émissions qui ont aujourd'hui de belles audiences : Invitation au voyage, Échappées Belles, le 13h15 du dimanche ... Sequana est souvent sollicité dès qu'on évoque le patrimoine fluvial, impressionniste et aussi les métiers de passion.

Les équipes sont souvent limitées à deux personnes, réalisateur et cadreur ; pour certains projets dont les scénarios sont plus élaborés, on peut compter jusqu'à quinze personnes, costumier, maquilleur, coiffeur, preneur de son, plusieurs cadresseurs, assistants etc..

Cette année ARTE et France 2 nous ont fait l'honneur de venir tourner deux fois à Chatou en juin avec la participation des associations du hameau.

ARTE, pour l'émission Invitation au voyage, a traité un sujet sur Guy de Maupassant, son œuvre et la Seine. Avec le concours de Sequana et d'Arts & Chiffons, différentes scènes ont été tournées sur l'eau avec *Madame*, réplique d'un des bateaux de l'auteur, et d'autres plans au Hameau Fournaise avec des personnages en costume d'époque. Un moment charmant !

FRANCE 2

Il est sorti de ce tournage un très beau film sur les Zola, tourné notamment à Chatou et à Medan. La séquence à Chatou illustre le mariage de Zola ; la journée s'écoule en compagnie des amis du couple à la Maison Fournaise d'une part, sur l'eau pour une balade des amoureux sur la Seine embarqués sur *Madame*. L'océan *Ville de Chatou*



complétait le décor, et *Chloé* assurait le transport des cadresseur et preneur de son.

Les costumes d'Arts & Chiffons ont été mis en valeur dans plusieurs scènes au cours de cette longue journée estivale.

Félicitations et remerciements à nos bénévoles des associations du Hameau qui permettent ces opérations, valorisantes pour Chatou et nos activités, et qui contribuent à notre notoriété.

Laurence Malcorpi

La vidéothèque de Vincent Scordia

- L'arrivée de *Vigie*
- La Flamme Olympique
- La renaissance de *Jean Jack*
- Le mariage de Zola
- Porte-Joie 2024
- Le chantier du petit port Sequana
- Les petits écoliers des Chardrottes
- Le baptême de *Margot*
- Les journées du Patrimoine 2022
- Festival des Lumières Impressionnistes 2022
- Lumières en Seine
- Sequana fait son cinéma 2022 (Le Déjeuner des Rameurs)
- La noce d'époque, septembre 2025
- Le baptême de *Catherine*, septembre 2025

Journées canotières à Carrières en Seine 2024 et 2025



Deux années de suite, invité par le maire de cette commune voisine, Arnaud de Bourrousse, Sequana a proposé l'exposition d'une petite dizaine de bateaux du patrimoine dans le parc de la mairie et bien sûr des balades sur la Seine ; *Chloé*, *Ville de Chatou*, *Gaston* et des vapeurs ont assuré le service, aux côtés de yoles et canoës arrivés courageusement à la rame de Chatou. Ce n'était pas gagné, ni la météo ni la navigation, ni

l'installation dans le parc et sur les quais n'était favorable au départ... mais avec l'aide chaleureuse et efficace de l'équipe municipale, et un peu de chance, nous avons réussi à faire des heureux au bord de l'eau, sur l'eau et dans le parc.

Les familles carillonnées sont venues nombreuses l'après-midi, surprises de découvrir les embarcations et leur histoire, et les costumes d'un autre siècle ; les enfants s'en sont donné à cœur joie avec les activités proposées, notamment la peinture sur éventails.

A la fin de chacune de ces journées canotières, le maire a tenu à remercier et féliciter les équipages de Sequana, ainsi que les participants costumés d'Arts & Chiffons pour l'animation de cette fête instituée en 2024 dans le cadre de notre partenariat.

Rappelons en effet que Carrières abrite une dizaine de nos bateaux dans les boves de la cour du Soleil, ainsi qu'un atelier de restauration, très actif aujourd'hui. Nous n'avons plus qu'à nous préparer pour notre nouveau rendez-vous pour la nouvelle édition de Carrières en Seine fixée au dimanche 14 juin 2026 !

Laurence Malcorpi



Les carnets de bord de MAD

Le festival de loire du 24 au 28 septembre

Cette 12ème édition du Festival de Loire a eu lieu 22 ans après la première (2003) sur les mêmes quais d'Orléans, avec les mêmes Mariniers, les mêmes bateaux, les mêmes animations. Mais entre-temps des choses ont changé certains ont disparu, d'autres ont évolué, se sont améliorés, d'autres encore sont apparus. Le fil n'a jamais été rompu, l'enthousiasme n'a jamais baissé, la navigation jamais cessé et on se retrouve sur le même quai, un bout à la main en train d'amarrer un esquif, seuls les traits du visage se sont transformés.

Après le diner des équipages offert avant l'ouverture du festival, dès le matin du jeudi 25, allumage de notre chaloupe préférée.

Nous ferons 5 rotations soit 10 Km, 16 passagers. *Suzanne* est autorisée pour 8 passagers, équipage compris, soit un à la machine, et un barreur et un chauffeur-bosco (Yves, François, Éric et moi-même).

Le vendredi c'est Frédéric qui prend le relais d'Eric à la gaffe ou à la barre en partage avec François. Nos proches voisins sont les Mariniers de l'ANCO (Association Nationale Canal d'Orléans). Ils œuvrent pour la réouverture du canal d'Orléans

créé en 1676-8, ouvert au transport du bois et du charbon sous Louis XIV et terminé en 1692. Il est désaffecté en 1954. En 2021, 1e Département du Loiret le rachète à l'État et engage un vaste programme de réhabilitation. Sa longueur est de 78 Km et relie Orléans au canal de Briare..

Sept rotations ce jour-là soit 14 Km, 34 passagers. Le chapeau nous permet de nous désaltérer au stand d'EVT. Le rythme des journées est relativement intense.

Le soir, nous nous joignons aux Mariniers de Vitry (LMV) qui nous ont offert le diner.

Le samedi, Marie-Pierre remplace Frédéric. Le temps s'améliore un peu, il fait moins froid et le jour est plus clair. Comme chaque matin il faut refendre du bois.

Avec le soleil timide, on a plus de visites. Les gens s'intéressent aux bateaux à vapeur, ça les intrigue, ça ne leur rappelle pas leur jeunesse, ils ne les ont pas connus, mais ce doit être dans la mémoire collective, c'est comme les locomotives à vapeur, on n'en voit rarement, mais ça procure un élan de sympathie.

Sur le chemin qui longe le canal, passé le pont R. Thinat, les promeneurs nous font signe

d'activer le sifflet.

Vers 11 heures, des joutes ont investi le petit port où nous étions amarrés. Il s'agissait des jouteurs de Saint-Jean-de-Bray, la ville voisine. Le Club de joute de Saint-Loup est renommé pour ses victoires féminines à la dernière coupe de France.

Dimanche : cette fois il fait beau, c'est le dernier jour du festival. En passant devant le stand de la Marine nationale, nous passons un moment agréable en compagnie des marins. Pour moi cela fait ressurgir les bons moments que j'ai passés sur mon Escorteur d'Escadre, fin des années 60.

Un peu plus tard, ce sont les Suisses du Léman qui nous rendent visite. Ils nous parlent de Rolle où *Suzanne* a navigué deux fois, deux séjours mémorables.

En tout pour la journée, 7 rotations soit 14 Km, 31 passagers.

Le soir, clôture par un repas des équipages partagé avec les Mariniers de Vitry.

Suzanne reviendra le lendemain à son port d'attache à Chatou après ce séjour rituel et réussi !

Marc André Dubout



Pour plus de détail : https://marc-andre-dubout.org/suzanne/2025/250924_festiloire/250924.htm

L'improbable cabaret de Sequana

Une drôle d'affaire l'été dernier pour les yoles et canoës du garage à bateaux !

Dans la torpeur du mois d'août, ils ont vu débarquer deux sortes de magiciens manipulant des voiles rouges, perchés sur des escabeaux, décidés à leur cacher (par pudeur) ce qui allait se passer en septembre...

Le festival Lumières Impressionnistes de l'année 2025 avait en effet choisi le thème des cabarets, établissements festifs très appréciés à l'époque.

Alors il fallait prendre des grands moyens et transformer radicalement notre illustre décor et protéger la collection de cette manifestation qui prévoyait un peu trop d'agitation pour ces respectables représentants de la vie canotière du XIXème siècle.

Les photos parlent d'elles-mêmes : les messieurs et dames de Sequana et d'Arts & Chiffons, poussés par la curiosité et l'envie de s'amuser, s'étaient magnifiquement habillés, et sont venus s'installer dans ce décor éphémère, avec l'espoir d'une danse avec « la » danseuse de cabaret (Marc André a été le plus téméraire ...) ou avec un beau danseur en frac !

En tous les cas ils faisaient partie du décor que le public a découvert avec surprise.

Par ailleurs, du côté de la place du Hameau, un programme de danse et notamment un French Cancan endiablé a occupé les deux soirées de ce Festival catovien, très attendu maintenant.

Rassurez-vous les yoles et canoës ont très vite retrouvé le calme et l'ambiance qui leur sied.

Félicitations à Chantal et Henri et à plein d'autres qui ont contribué à la réussite de ce projet original.

Laurence Malcorpi



Journée vieux gréements du CVBS de Montesson



Le Cercle de la Voile des Boucles de la Seine

C'est un rendez-vous qui revient depuis plusieurs années, l'invitation faite à Sequana dont la vocation est la restauration et l'exploitation de bateaux du patrimoine, de venir naviguer au CVBS pour une « journée vieux gréements ».



Cette année, le 18 mai 2025, 5 bateaux de Sequana ont pu se joindre à 7 bateaux du CVBS.

Le voilier le plus ancien, un Plongeon de 1929 « *Sternall* » a été restauré par le CVBS. C'était sa première navigation depuis sa restauration.

Pour Sequana le voilier le plus ancien est un Plongeon de 1935 « *Zabeth* ».

Autres voiliers ayant participé à cette journée :

- Pour Sequana un monotype de Chatou, un Caneton restriction et un croiseur *Mistral*.
- Pour le CVBS un Sharpie 9 m2, deux DINGHY 12 ft., un 505, un Wafarer.

Pour la première fois un Canoë Canadien de Sequana et un Canot à la godille du CVBS ont navigué.

Les participants ont été accueillis dans le club house du CVBS et, après mises à l'eau ont pu naviguer sur le plan d'eau de Montesson.

Cette journée festive s'est déroulée sous un beau soleil avec un vent un peu capricieux mais qui a permis de belles évolutions sous la surveillance de 2 bateaux de sécurité du CVBS.

Elle a réuni 45 personnes qui ont pu apprécier cette journée ou entre les navigations du matin celles de l'après-midi un « repas des équipages » a réuni tous les participants.

Rendez-vous l'an prochain avec l'objectif d'inviter d'autres associations possédant des vieux gréements.

Jean-Pierre Fresson



Les carnets de bord de MAD

Vigie & Suzanne à la " traversée de Paris

Glisser sur la Seine, c'est s'offrir une balade hors du temps. Les flots tranquilles déroulent lentement l'histoire de la ville lumière.

À chaque pont, une page se tourne, À chaque rive, un chef-d'œuvre se dévoile.

Notre-Dame tend ses flèches vers le ciel, Le Louvre veille, majestueux et silencieux et la tour Eiffel, gardienne de la nuit, scintille au rythme des flots. Le clapotis de l'eau accompagne les murmures du passé, tandis que les lumières dorées dessinent des reflets d'éternité.

C'est un voyage dans l'âme de Paris, où chaque pierre, chaque quai, chaque monument raconte une histoire, un amour, un rêve ancien.

Eh bien c'est l'aventure que nous ont proposé les deux associations le " Cercle Motonautisme Classique "1 et le " Yacht Moteur Club de France " ce dimanche 29 juin 2025, une balade de 25 kilomètres aller-retour de la base nautique de Sèvres jusqu'au pont d'Austerlitz.

Le samedi 28 juin, rendez vous à 7h30 pour les équipages. On allume. Laurence vient nous apporter des croissants (c'est ça l'esprit Sequana). À 8h45, on quitte le ponton de Sequana. Sur *Suzanne* Yves et Joselyne à la machine et à la chauffe, Fabrice et Éric à la barre. Les postes ne sont pas fixes, on alterne. Sur *Vigie* François, MAD et Jean-Bernard. On suit la rive droite de la Seine. Ça fume un peu moins avec la chauffe au bois. 13h31, sortie de l'écluse de Suresnes.

Nous avons mis un peu moins de six heures y compris le passage de l'écluse pour parcourir les 33 kilomètres entre la gare d'eau de Chatou (PK 45,2) et le pont de Sèvres (PK 12) et nous avons pour *Vigie* consommé 80 kg de bois, un peu moins que les précédentes fois.

Dans l'ensemble, les machines et chaudières se sont bien comportées, les mariniers aussi malgré la chaleur. Nous garons les bateaux sur un quai situé sur l'autre rive en attendant 18 heures pour regagner le ponton qui nous était réservé.

Dimanche 29 juin - La Traversée de Paris

Il a fallu se lever de bonne heure pour être prêt à 8 heures précises, heure du départ pour notre série de flottille (lent 8 Km/h), sachant qu'il faut une bonne heure pour atteindre les 10 bars.

8h15 départ de la flottille petite vitesse (8 Km/h). Nous passons sous le pont de Sèvres et empruntons le grand bras de l'île Seguin d'une surface de 11,5 hectares, sur laquelle se tenait la Régie Renault de 1929 à 1992.

Nous sommes bien à Paris, la Tour Eiffel se profile au loin.

Puis les ponts se succèdent : pont Neuf, pont Saint-Michel, Petit pont, pont au Double, pont de l'Archevêché, Pont d'Arcole, pont Saint-Louis, pont Louis-Philippe, etc.



À la sortie du pont au Double, la miraculeuse apparition des deux tours de la Cathédrale, debout, fière, invincible.

Notre-Dame (1163) avec encore quelques pansements, mais sauvée. Elle survivra à sa mésaventure. Elle est éternelle.

Nous passons par le bras Marie (après le pont Sully) où il y a l'alternat. La réglementation sur la Seine à l'intérieur de Paris est très stricte. Un alternat régit la navigation dans le bras principal (du bras de la Cité au bras de la Tournelle) entre le pont de Sully et le pont au Change.

Le virement (demi-tour) est interdit :

- aux bateaux montant par le bras de la Monnaie, à la pointe amont de l'île de la Cité ;
- aux bateaux avalant par le Bras Marie à la pointe aval de l'île Saint-Louis

Chaque bateau doit être équipé d'une VHF et assurer une veille permanente sur le canal 10. Tous les bateaux qui empruntent le bras de la Monnaie et le bras Marie doivent s'annoncer sur la VHF (canal 10) avant de s'engager dans le bras principal pour s'assurer que le chenal de navigation est libre.

Le signal est donné, nous passons et continuons notre périple en naviguant suivant la rive droite de la Seine. En général, c'est le sens de navigation. Lors des exceptions (navigation à gauche) un carré bleu est affiché sur les grosses unités.

Suzanne avec son équipage, Yves, Joselyne et Fabrice et pour passagers, Henri, Ingrid et Stanislas.

Puis c'est le retour à Sèvres. Nous sommes avalants, alors la route est plus facile.

Le lendemain, lundi 30 juin, c'est le retour vers Chatou. Dans la nuit on nous a volé la caisse à outils et la valise contenant le chargeur de batterie pour la pompe. Désagréable surprise !

On nous accueille à Chatou avec des gâteaux et des boissons fraîches.

On est tous crevés, il a fait très chaud et des petits problèmes techniques, de pompe alimentaire sur *Vigie* et sur *Suzanne*, (comme ça il n'y a pas de jaloux) ont ralenti un peu notre course.

Après quoi nous avons regagné nos pénates.

Nous remercions les Divinités romaines protectrices du foyer de nous avoir ramenés à bon port.

Marc André Dubout

BILAN

Parcours	distance	Chauffe	Navigaton	<i>Suzanne</i>
Chatou - Pont de Sèvres	33 kilomètres	8 h	6 heures	100 Kg de bois
Traversée de Paris A-R	25 Kilomètres	7 h	5 heures	90 Kg de bois
Pont de Sèvres - Chatou	33 kilomètres	8 h	6 heures	100 Kg de bois

https://marc-andre-dubout.org/Vigie/actu/actu/250629_traversee/250628.htm

Journées Européennes du patrimoine 2025

Les Journées Européennes du Patrimoine attirent chaque année toujours beaucoup de monde.

Cela fut le cas aussi en 2025, malgré une météo peu favorable.

A Chatou

Sur le quai nous avons exposé la yole *Jako*, la pèrissoire *Prosper* et l'Océan *Catherine*.

Sur l'eau étaient présentés les deux bateaux vapeur, *Suzanne* et *Vigie*, ainsi que le Monotype *Nymphée*.

Et *Chloé* embarquait des passagers pour des balades vers Bougival.

A Carrières

Les boves étaient ouvertes, à la Cour du Soleil pour présenter la dizaine de bateaux de la collection Sequana, stationnés là; on pouvait visiter également l'atelier ou l'autre monotype de Chatou, *Quod Amo*, était en cours de restauration.

Dans la Cour, Sequana animait des ateliers de dessin et peinture pour les enfants., et d'apprentissage aux noeuds marins... pour tous !

Laurence Malcorpi



Sequana invité aux 20 ans d'ARTS78

ARTS78 est une association regroupant des artistes peintres à Carrières-sur-Seine

Plusieurs dizaines de visiteurs et des peintres ont visité la cour du Soleil à Carrières et ont découvert dans les boves l'atelier et le garage à bateaux de Sequana.

Un diaporama présentait les activités de restauration de notre association.

Le dimanche, la météo plus agréable, a permis aux peintres de s'installer dans la cour et dans notre atelier pour certains. Un diaporama présent.

Un jeu organisé par ARTS78 consistait à faire deviner aux participants le nom de notre célèbre périssoire Prosper !

Eric Dendaine



2024 et 2025 P'tit salé et Coupe des Culs Mouillés

Les P'tits Salés 2024 et 2025 n'ont pas failli à la tradition et ont fait le plein de Séquanaises et Séquanais gourmands, une cinquantaine de convives étaient présents, un record depuis que j'en assume l'orchestration !



Ce p'tit salé 2024 m'a l'air pas mal du tout...

Les festivités ont commencé par une projection des activités et événements de l'année écoulée commentés par Laurence Malcorpi ; un apéritif s'en est suivi garant d'une ambiance chaleureuse qui nous réchauffa très rapidement en nous préparant aux agapes à venir.

Un grand merci aux pâtisseries et pâtisseries qui nous ont gratifiés d'un festival de gourmandises toutes plus goûteuses les unes que les autres à en faire pâlir un chef étoilé.



Béniat et Rodrigue, Culs Mouillés de l'année 2024.

Puis, nous avons clôturé ces festins par la remise de la coupe des Culs Mouillés préparée avec le plus grand soin par Edmond et François, les Maitres de Cérémonie. En 2024, la coupe a été remise par Michel Decoster, le précédent détenteur, à Bernard Boniface, dit Béniat, et à Rodrigue Guillet pour leurs exploits aquatiques, indépendants de leur volonté rappelons-le !

Le premier pour avoir oublié que *Chloé*, cette grande coquine, ne se laisse pas dompter facilement et qu'elle a envoyé à la baille un marin aguerrri qui l'avait amarrée trop lâche... ; quant au second, encore plus intrépide, il pensait dominer notre « Bidon Périssore Messerschmitt » à la stabilité fantaisiste mais ce dernier se débarrassa de lui très rapidement après quelques coups de pagaie!

En 2025, aucun séquanais n'a pris de bain involontaire, donc la coupe reste entre les mains de Béniat et de Rodrigue. Toutefois, en accord avec Henri Leclercq, notre président, il a été décerné une distinction spéciale « Culs Mouillés Volontaires » à Jean-Claude Delvat et Pierrick Roynard qui n'ont pas hésité à se jeter à l'eau pour sauver du naufrage *Gaston*, notre beau dériveur Mistral !

Année après année, le succès du P'tit Salé ne se dément pas et 2025 surclassa tous les autres par son ambiance festive remarquable !

Paul Revollet



Quelques convives rassasiés

Madame à la télé pendant l'été



En juin 2025 la société de production du quizz télévisé "Tout le monde veut prendre sa place" nous a emprunté notre précieuse *Madame* pour le décor de cette émission sur France 2.

Après signature d'une convention et versement d'une donation par la production, la réplique du bateau de Guy de Maupassant fut transportée par nos soins aux studios de Saint Denis pour plusieurs séquences de ce jeu télévisé.

Ainsi, les spectateurs ont pu admirer notre bateau pendant les mois de juillet et août, échoué sur une plage artificielle dans un décor estival.

Henri Leclercq

La fameuse galette de notre pâtissier



C'est devenu une tradition digne de celle du p'tit salé. Chaque année en janvier, les séquanais(es) se retrouvent à l'occasion de la réunion des membres actifs pour déguster les galettes « Fresson » selon la recette donnée dans la Feuille à l'envers N° 47 page 19.

Remarquons qu'on ne retrouve jamais toutes les fèves cachées dans les galettes. Nos amis sont-ils timides ou avalent-ils ces petites figurines pour ne pas coiffer une couronne ? A moins qu'il n'y ait des collectionneurs.

L'enquête se poursuit...

Jean-Pierre Fresson

2026

agenda des manifestations



**JOURNÉE VIEUX GRÉEMENTS
À MONTESSON**
dimanche 10 mai

Plusieurs voiliers devraient se retrouver pour une rencontre amicale, offrant un joli spectacle et l'occasion d'admirer quelques magnifiques témoins de notre patrimoine fluvial.

DINER DES CANOTIERS AU HAMEAU FOURNAISE

samedi 13 juin

Le temps semblera suspendu sur les berges de la Seine à l'occasion du Dîner des Canotiers, qui se tiendra dans le cadre enchanteur du Hameau Fournaise, sur l'île des Impressionnistes.

CARRIÈRES EN SEINE

dimanche 14 juin

Organisée par la Ville avec Sequana et les associations locales, la fête accueillera des bateaux arrivant par la Seine depuis Chatou, qui évolueront toute la journée le long du quai Charles-de-Gaulle, tandis que d'autres embarcations seront présentées dans le parc de la mairie. Le public pourra profiter de nombreuses animations : balades sur l'eau, ateliers, peinture, musique, danse et activités pour les enfants.

FESTIVAL LUMIÈRES IMPRESSIONNISTES AU HAMEAU FOURNAISE

vendredi 11 et samedi 12 septembre

Le festival Lumières Impressionnistes est dédié cette année à Claude Monet, disparu il y a 100 ans. La Ville de Chatou a décidé d'orienter cette célébration sur les fleurs, chéries par ce célèbre artiste qui les élevaient et les peignaient avec le talent qu'on lui reconnaît dans le monde entier. De belles images en perspective pour ces deux soirées de septembre.

FORUM DES ASSOCIATIONS DANS L'ÎLE DE CHATOU

samedi 12 septembre

Le complexe sportif de l'Île des Impressionnistes accueillera la Journée des associations, organisée par la Ville, réunissant plus de 100 associations et la richesse du tissu local. Une belle occasion de présenter les activités de Sequana et d'échanger avec le public qui pourra s'y intéresser et s'y engager.

JOURNÉES DU PATRIMOINE À LA GARE D'EAU

samedi 19 et dimanche 20 septembre

Chatou vibrera au rythme de la célébration de son riche patrimoine, dévoilant ses trésors cachés et invitant à plonger dans son histoire. C'est bien sûr l'occasion de présenter notre collection unique de bateaux anciens, tant à Chatou qu'à Carrières-sur-Seine.



Dîner des canotiers au hameau fournaise



Journées du patrimoine à la gare d'eau



— 30 ANS — *Roastbeef*

Sequana célébrera ce grand anniversaire
lors des Journées du Patrimoine en septembre 2026.

Les Membres, Partenaires et Amis de Sequana seront invités
à participer aux festivités dédiées à Roastbeef !

Roastbeef fait partie de la série des onze 30 m² du CVP, nouvelle classe créée par le peintre Gustave Caillebotte en 1889, vice-président du Cercle de la Voile de Paris. Construit en 1892 au chantier Luce au Petit Gennevilliers, *Roastbeef* est l'avant-dernier des 26 bateaux dessinés par Gustave Caillebotte et sans doute son préféré. L'équipe Sequana de l'époque lança en mars 1994 un projet de reconstruction à l'identique de ce voilier exceptionnel.

Grâce aux mécènes, en particulier les villes de Gennevilliers et de Chatou, la construction s'est déroulée à Carrières, Gennevilliers et Chatou au Hameau Fournaise.

Sa mise à l'eau le 16 juin 1996, a été l'occasion d'une fête mémorable ; son parrain était Eric Tabarly.