



le Goéland déchaîné

la Lettre de l'Ecole de Croisière de Paris

#25 Juin 2016



EDITO /



Emmanuel
Chef de bord

Winnaretta Singer, une princesse mécène

Son père est l'inventeur et riche homme d'affaires Isaac Merritt Singer (les machines à coudre Singer). Elle passe ses premières années à Paris, où ses parents se sont installés à cause de la guerre civile américaine, puis en Angleterre. Son père meurt lorsqu'elle a dix ans, laissant une fortune colossale d'environ trois milliards d'euros actuels.

Elle retourne à Paris en 1879 avec sa mère et son deuxième mari, un violoniste hollandais célèbre, Victor Reusbaet et étudie le piano et l'orgue. Après un mariage malheureux avec le prince Louis de Scey-Montbéliard en 1871 (elle avait 22 ans), annulé par le Vatican en 1892, elle épouse l'année suivante Edmond de Polignac, homosexuel discret de 59 ans, chacun vivant librement grâce à cette union chaste.

Elle tient salon et encourage et finance la plupart des musiciens et compositeurs du moment et leur commande de nombreuses pièces : Socrate d'Erik Satie, Le Renard d'Igor Stravinsky, Le Retablo de Maese Pedro de Manuel de Falla, Le Concerto pour deux pianos et le Concerto pour orgue, cordes et timbales de Francis Poulenc. Ravel lui dédie sa célèbre Pavane pour une infante défunte. Son sens des réparties acides la fait surnommer dans les cercles parisiens "Vinaigretta".

Mais férue d'architecture, elle s'intéresse également à la construction d'habitations sociales. Frappée, lors d'un voyage aux Etats-Unis, par l'action des Salutistes, elle se rapproche du Commissaire Albin Peyron qui dirige alors l'Armée du Salut en France. Elle accepte, en 1926, de cofinancer ses projets, à la condition que l'architecte soit Le Corbusier. Winnaretta Singer-Polignac contribuera à la Cité de Refuge dans le XIII^e arrondissement, à hauteur de 3 millions de francs, somme considérable pour l'époque, sur un total de six millions.

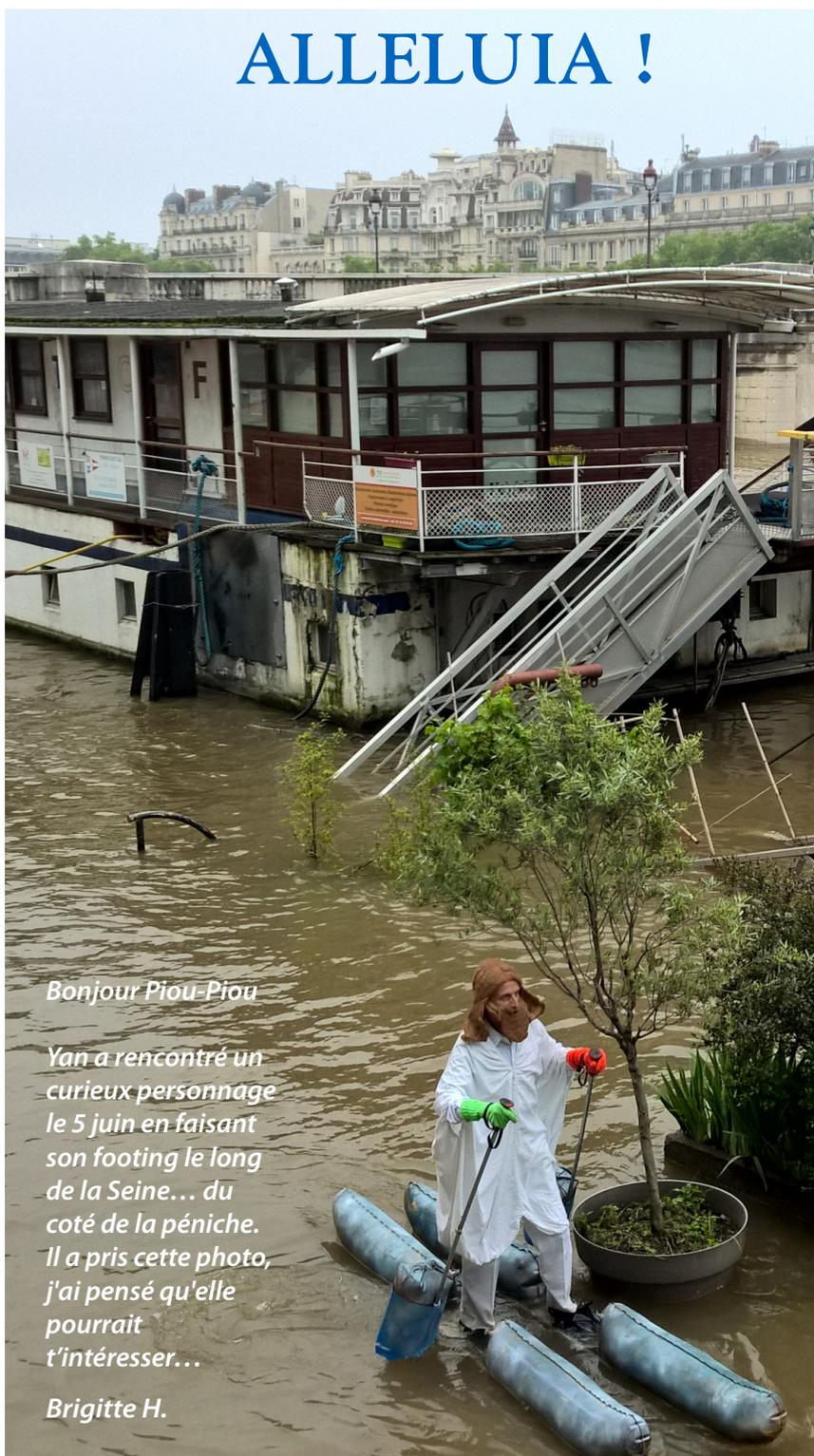
Réalisée en urgence et inaugurée le 1^{er} janvier 1930, la péniche "Asile flottant" est le premier volet de cette "Cité". On aurait tant aimé que Le Corbusier se penche également sur l'aménagement de la péniche de l'ECP ! Et qui n'a pas rêvé de rencontrer une princesse mécène !

A LA PÉNICHE

le 5 juin...

a new JESUS marche sur l'eau !

ALLELUIA !



Bonjour Piou-Piou

Yan a rencontré un curieux personnage le 5 juin en faisant son footing le long de la Seine... du côté de la péniche. Il a pris cette photo, j'ai pensé qu'elle pourrait t'intéresser...

Brigitte H.

Nous devons partir à 6 vendredi soir pour Caen par le train de 18h45, mais nous ne nous sommes retrouvés qu'à 4 car Gauthier B. m'a avertie - trop tard - qu'il prendrait le train suivant et JC a vu notre train partir sous son nez...

Dominique avait préparé et apporté un bon dîner que nous avons dégusté en attendant nos derniers arrivants.

Les grèves n'ont pas facilité la chose car les deux trains suivants ont été annulés et Gauthier, JC et Daniel L. ne sont arrivés à bord que vers 1h du matin.

Je pensais passer le 1^{er} pont du canal vers 8h45, mais le mécanicien (Maxime, le fils du patron) avait donné le rendez-vous pour nous expliquer le moteur à 9h ; il est doux, fait peu de bruit et réagit bien. En marche arrière, son pas d'hélice est beaucoup moins marqué, voire inexistant. Cela rend certaines manœuvres plus faciles.



Nous sommes donc partis vers 10h30 et la capitainerie a bien voulu nous ouvrir les ponts au fur et à mesure, bien que nous soyons passés entre 2 horaires.

Balade bucolique jusqu'à Ouistreham où nous avons fait un premier arrêt pour aller chercher le nouveau tuyau de gaz, qui était là et que nous avons pu changer.

Nous avons ensuite passé l'écluse de Ouistreham et nous nous sommes amarrés dans l'avant-port pour faire un minimum d'avitaillement et déjeuner avant de partir.

Nous avons de gros coefs et les portes des écluses ouvraient à partir de 20h - 20h30.

Nous nous sommes mis en route vers Courseulles et comme nous étions trop tôt à la bouée d'eau saine, nous sommes allés plus loin et en avons profité pour faire quelques manœuvres, notamment des prises de ris pour tester les manilles textiles toutes neuves de JC et sommes revenus sous spi pour rentrer vers 21h avec Gauthier à la barre.

Très peu voire pas de vent. Peu de place pour évoluer et pas de courant dans le port. Nous avons donc fait notre approche très tranquillement pour nous trouver une place assez grande pour Soprano, sympa et pratique pour nous.

Au moment de faire un demi-tour pour se placer sur la panne choisie et de vouloir faire une marche arrière pour arrêter le ba-

teau... plus de répondant de la manette moteur... avec le quai devant nous qui se rapprochait... Un équipier a tenté de mettre un pare-battage, mais ce dernier a roulé et nous n'avons pas pu éviter de taper le quai en béton. Malgré une vitesse très lente, nous avons quand même fait un accroc au gel coat de l'étrave.

Heureusement, JC est intervenu très vite et Gauthier à la barre, JC au câble d'accélérateur sur le moteur et moi à la manette des gaz pour les marches avant - arrière, nous avons pu nous amarrer. JC a tout de suite appelé le chantier et Alexandre est arrivé une heure plus tard changer le câble de l'accélérateur.



**En fait Nicoletta,
elle avait raison :
IL EST MORT
LE SOLEIL !!!**

Nous sommes partis vers 10h le lendemain matin (horaires tardifs des marées obligent !) pour nous diriger vers Le Havre au près par un petit vent de 7-9 noeuds. Un peu frais, mais pas de pluie.

Le brouillard est tombé au fur et à mesure mais nous a laissé une visibilité de 0,5 M (oui, quand même !), ce qui nous a permis de passer entre les cargos sans encombre dans la zone d'attente.

Avec le vent qui est monté, le brouillard a fini par lâcher l'affaire et aller voir ailleurs. Nous sommes allés jusqu'à notre place habituelle en marche avant, mais les taquets n'ont toujours pas été installés le long du quai. Nous sommes donc repartis pour nous repositionner, arriver et nous amarrer en marche arrière. Une personne du port que nous avons croisée sur son zodiac nous a dit de nous mettre sur le ponton F.

Amarrage, nettoyage et course vers la gare pour avoir le train de 18h... mais bon, c'est la grève... alors ce train et le suivant sont annulés... nous n'avons pas été prévenus... ben oui, parce que c'est la grève et que les personnes qui préviennent font aussi la grève... normal en temps de grève, quoi...

Globalement nous avons eu un petit temps avec une mer très belle.

Geneviève, chef de bord - Photos : Hélène M.

Cet été...

Si vous naviguez hors ECP en France ou à l'étranger, si vous louez un bateau pour la 1^{ère} fois ou pas... pensez à nous envoyer une "carte postale" de vos aventures... on publiera en septembre

coolgrey@orange.fr

EN
CORSE

Ajaccio - St Florent (en images) 28 mai - 3 juin



“LES PASSEURS
DE RÊVES”

“Transat dans un fauteuil”

Quelques nouvelles du projet “Transat dans un fauteuil” depuis avril et mai...

Nous avons récolté 61 000 euros à 7 jours (<http://bit.ly/1pwZN7Q>) de la fin de la campagne d'appel aux dons sur les 56 000 euros espérés grâce à la générosité de tous. Un immense MERCI !

Une fois par semaine, le chef de projet, Patrick, réunit par Skype les acteurs du projet sur un certain nombre de points majeurs concernant sa conduite, la posture et la cohésion des membres de l'équipage. Chacun présente les avancées de son pôle et ses questionnements.

L'équipe médicale est très mobilisée dans la préparation du confort de Jean (fauteuil, couchette à aménager, combinaison de survie à réaliser afin de l'enfiler facilement, prêts de matériel médical et de vêtements de mer, échanges avec les médecins etc). Jacques, le médecin du bord et membre de l'ECP, contacte des confrères spécialisés en SLA ou maladie de Charcot, organise des rendez-vous avec des experts divers et son trio. Une équipe médicale très impliquée, engagée qui se soude.

Jean a commencé ses entrainements. Il a pu partir une journée en mer du côté de l'île de Houat, grâce à des marins généreux. Vous pouvez voir, sur la page Facebook du projet <https://www.facebook.com/transatdansunfauteuil/> des photos (19/06/16), une vidéo (24/06/16) de son embarquement, 1^{er} test grandeur nature <https://youtu.be/jVIs-suebmrR>. Les marins sont pleins d'idées. Avec le cœur ouvert, la générosité et la créativité viennent instantanément. Une journée est organisée à Vannes fin juin, avec l'ensemble de l'équipage qui sera animée par les vigies, Sylvaine et Marie-Laure (membre de l'ECP), pour une première étape de cohésion, de recueil des attentes et besoins de chacun. Les vigies ont aussi pour rôle d'accompagner collectivement et individuellement l'équipage avant, pendant et au retour, selon les besoins.



A
NEW YORK

<http://clipperroundtheworld.com/race/standings>



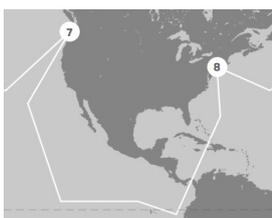
Marc, le croisiériste



Marc, le régatier

Des nouvelles de Marc Ge ?

11 juin 2016
Salut Piou-Piou,
Et oui : au bout de 42 jours et 6 976, milles nous y sommes !
1^{er} dans la 1^{re} course mais 5^e dans la 2^e suite à une erreur tactique. Mais on accroît encore notre avance au classement général. Et j'ai découvert les joies d'une tempête tropicale avec un vent établi de 50 nds avec des rafales à 80 nds.
A bientôt pour te raconter plus en détail. Bises. Marc



POSITION / TEAM	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	SAILS POINTS	OCEAN SPRINTS	PENALTY POINTS	OVERALL POINTS
1 LMAX EXCHANGE	12	3	12	12	10	12	9	10	10	12	7	—	—	—	18	2	2	124
2 DESBRY-LONDRESBRY-DORE	9	11	11	3	6	8	12	12	12	9	8	—	—	—	12	6	4	114
3 GREAT BRITAIN	10	12	8	11	11	11	10	8	9	8	9	—	—	—	12	0	10	107
4 GARDIN	8	10	9	10	8	10	11	11	7	8	11	—	—	—	7	2	8	103
5 ORSOGLO	11	4	10	8	3	4	8	6	5	7	5	—	—	—	5	0	11	88
6 MISSION PERFORMANCE	3	9	7	9	6	8	2	9	6	4	3	—	—	—	1	6	9	84
7 CLIPPETELMEBH	6	8	1	2	8	8	8	2	8	11	12	—	—	—	2	0	10	88
8 DA NANG - VIET NAM	2	7	5	4	12	9	7	5	1	6	—	—	—	—	1	5	4	86
9 VISIT SEATTLE	5	2	4	6	7	2	1	4	4	3	10	—	—	—	2	2	2	80
10 UNCEP	1	1	2	7	4	6	9	1	11	10	4	—	—	—	2	0	4	49
11 CHRONICAL	7	6	6	5	1	7	9	3	2	5	1	—	—	—	0	2	5	41
12 PIP LOGISTICS	4	5	3	1	2	3	4	7	3	2	2	—	—	—	0	0	2	34

Pensez à prendre des photos de vos navigations pour le concours de septembre !

Début juillet, une première visite du chantier du bateau, un catamaran Lagoon 52 en construction et prêté pendant 8 semaines par la société Dream Yacht Charter (www.dreamyachtcharter.com). Les skippers et les soignants vont pouvoir préciser et anticiper les différentes installations mobiles, faciles à démonter à la fin de la traversée, regarder les points de renforcement nécessaires sur la structure. L'objectif de cette recherche et expérimentation est de pouvoir proposer dans le futur toutes sortes de trucs et astuces faciles à adapter pour les marins handicapés moteur pour leur permettre de naviguer dans les meilleures conditions de confort et de sécurité.

Comme vous pouvez le lire, ça bosse dur dans tous les sens et ce n'est pas fini... ! Suite dans le prochain numéro !

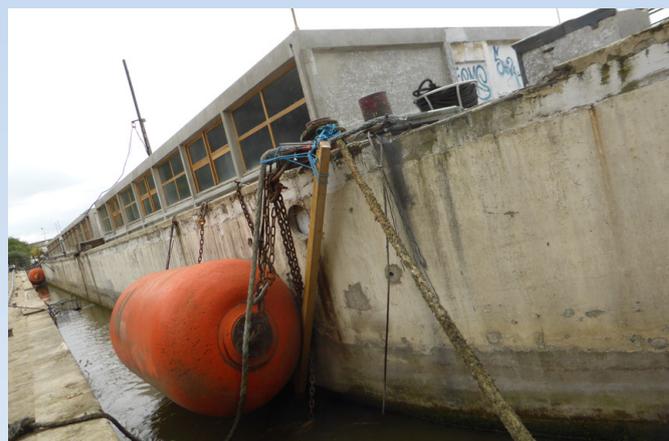
Marie-Laure V. et Jacques L.,
membres de l'ECP et des Passeurs de Rêves.

La péniche secrète de Le Corbusier



Winnaretta Singer (1865 - 1943), princesse de Polignac compte parmi les plus importants mécènes européens de la fin du XIX^e siècle et de la première moitié du XX^e siècle. Son mécénat ne se limitait pas au domaine musical, mais s'exerçait également dans le domaine scientifique (Marie Curie et Édouard Branly, l'Institut Pasteur), médi-

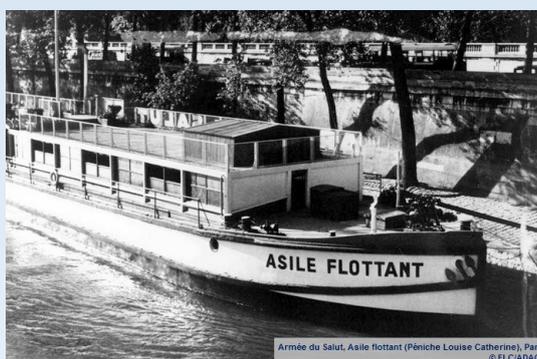
cal, universitaire (comme, par exemple, la dotation d'un fonds permettant à quelques étudiants de l'Université de Paris d'aller compléter leurs études classiques en Grèce) et social, par l'aide à la construction d'un immeuble de l'Armée du Salut. C'est là qu'elle fit appel à un jeune architecte prometteur, Le Corbusier, qu'elle imposera pour aménager à la fois l'immeuble de la Cité de Refuge de la rue Cantagrel dans le XIII^e et la péniche l'Asile flottant."



Photos : E.A.

Historique

Chaland charbonnier construit par la société Le Matériel Flottant à Amfreville (27) en 1919, selon la technique de la coque en ciment armé. Il ravitaillait Paris en charbon depuis Rouen, où il était amarré. Désaffecté au sortir de la première guerre mondiale, il est racheté à l'Office national de la navigation en juin-juillet 1929 par l'Armée du salut, et transféré quai d'Austerlitz à Paris pour héberger temporairement les sans-abri qui vivaient, à l'époque, sur les quais de la Seine. La péniche prend le nom de "Louise-Catherine" en hommage à Louise Catherine Breslau, décédée en 1927, peintre et amie de Madeleine Zillhardt, mécène et initiatrice de l'idée d'asile flottant. Winnaretta Singer, princesse de Polignac, est l'autre mécène du projet. L'architecte Le Corbusier est chargé de l'aménager selon les normes de confort de l'époque, pour un coût de 92 000 francs, ce qui est peu pour un aménagement effectué dans le cadre d'une œuvre sociale et met en pratique l'idée de Le Corbusier de réaliser une architecture moderne à un prix raisonnable ; Le Corbusier travaille en collaboration avec son cousin Pierre Jeanneret et l'entreprise



Armée du Salut, Asile flottant (Péniche Louise Catherine), Paris © FLC/ADAGR



Armée du Salut, Asile flottant (Péniche Louise Catherine), Paris © FLC/ADAGR

parisienne Montcocol que l'on retrouve sur beaucoup de ses réalisations ; le chantier débute en juillet 1929 et s'achève en janvier 1930. Aménagements et mobilier portent la marque du style Le Corbusier : fenêtres carrées, minces colonnes, poteaux coffrés, placards à portes coulissantes, etc. La "Louise-Catherine" sert pendant tout le XX^e siècle d'abri d'urgence et de restaurant social pour les personnes en difficulté. Elle est amarrée successivement en aval du pont des Arts à Paris, l'été au pont du Pecq à Saint-Germain-en-Laye où elle sert de colonie de vacances, puis quai d'Austerlitz à Paris. Elle est fermée pendant la seconde guerre mondiale en raison de la dissolution de l'antenne française de l'Armée du salut, et rouvre en février 1950 pour accueillir vagabonds, chômeurs, anciens prisonniers, sortants d'hôpital, etc. Cette réouverture s'accompagne d'un changement de mobilier et d'une modernisation, une autre importante campagne de rénovation a lieu en 1980. En 1994, la présence d'eau dans sa coque entraîne sa fermeture puis sa désaffectation. Elle est vendue en 2006

Jusqu'en 1994, l'Asile flottant, accueille "les sans-adresse", les "sans-repos" et les "sans-taudis", selon les mots d'Albin Peyron, le fondateur de l'Armée du salut



à l'association Louise-Catherine SAS qui projette de la restaurer dans l'état de 1930 et de l'ouvrir au public.

Description

Équipement statique flottant. Coque en ciment armé, en béton de granulats de Seine, constituée de trois caissons : le compartiment avant abritait l'appartement du marinier, le compartiment arrière le local du personnel.

L'intervention de Le Corbusier est une intervention d'aménagement, il n'a à aucun moment modifié les structures en béton armé. Son travail d'architecte a consisté à surélever la barge pour y installer les équipements et la couvrir par un pont-promenade bordé de garde-corps : remontage et reprise des armatures des hiloires pour avoir un pont continu et pouvoir installer une surélévation de 1,35 m au-dessus du pont, structurée par des poteaux et éclairée

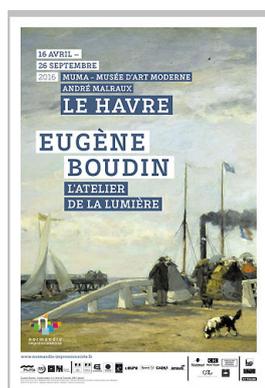


par des baies vitrées. Certaines des baies, montées sur châssis en bois, sont coulissantes pour assurer la ventilation. Les trois caissons sont parquetés et aménagés en dortoirs (capacité de 148 lits dont 128 superposés 2 à 2), des mezzanines sont créées à l'extrémité des trois compartiments pour ajouter des lits supplémentaires (la capacité totale de la péniche était de 198 couchages). 168 placards sont encastrés le long des varangues pour les affaires personnelles des hébergés. L'asile flottant était mobile, amarré à cinq mètres du quai par des cordages et guindeaux en chêne, et accessible par deux passerelles acier et bois. L'entrée se trouve sur la gravelaine de droite. La cuisine était à gauche de l'escalier, le réfectoire de 36 places à son débouché, sous les gravelaines sont aménagées les douches, toilettes et la chaufferie. La mise en couleurs de la péniche a été effectuée

par l'architecte qui aurait utilisé les couleurs de l'Armée du salut, le bleu et le jaune. Sur le toit terrasse se trouve un mât central pour drapeau ; quand la péniche est inaugurée le garde-corps n'est pas posé et le jardin sur le toit à l'état de simple projet, mais on a la preuve qu'il a été réalisé partiellement en 1930. Le mobilier d'origine avait été également dessiné par Le Corbusier, il a presque totalement disparu lors des remises aux normes de confort postérieures : il reste les garde-corps, une chaise Thonet, trois placards et une jardinière. Les lits, les sanitaires et la porte à hublots de la gravelaine avant ont été changés.

*Péniche "Louise-Catherine"
Quai d'Austerlitz
75013 Paris*

EXPO "Eugène Boudin, l'atelier de la lumière" Du 16 avril au 26 septembre 2016



Le MuMa continue d'explorer les grandes figures de la scène artistique des XIX^e et XX^e siècles liées à l'histoire de ses collections et venues chercher au Havre et sur les côtes normandes la source de leur inspiration. C'est au tour d'Eugène Boudin (1824-1898), peintre de l'estuaire par excellence, de faire l'objet d'une grande rétrospective. Boudin sera présenté face à ce paysage maritime changeant dont il s'est plu à saisir tout au long de sa vie les infinies variations.

L'exposition «Eugène Boudin. L'atelier de la lumière» entend apporter un éclairage nouveau sur l'art de cette figure pionnière de l'impressionnisme, en confrontant à la col-

lection du MuMa, plus d'une centaine d'œuvres provenant de collections particulières comme de grandes collections publiques, françaises et étrangères.

Un tiers des œuvres empruntées n'ont jamais été exposées en France.

Musée d'art moderne André Malraux - MuMa
2 boulevard Clemenceau, 76600 Le Havre
Du lundi au dimanche : 11h - 19h. Fermé le mardi.

Du 1^{er} au 5 juillet,
18 membres de l'ECP
vont participer pour
la 1^{ère} fois à une
régate festive
"La Course Croisière des
Ports Vendéens 2016"

Départ des Sables d'Olonne,
étapes à Port Bourgenay,
l'Île d'Yeu, l'Herbaudière et
arrivée à
Saint Gilles Croix de Vie.

Bonne chance à eux !

www.ecoledecroisiereparis.com

Ont participé à ce numéro : Francine, Marc Gui, Marc Ge, Geneviève, Brigitte H., Marie-Laure V. et Jacques L.