

Designer métal spécialisé dans la création de luminaires, Samuel Mathey entretient avec l'eau un rapport privilégié. Après avoir longtemps vécu au bord de la mer, ce fils d'officier de marine habite depuis une dizaine d'années un bateau-maison amarré sur un bras de la Seine à Port-Marly (78). Alors qu'il n'avait jamais tenu un poste à souder de sa vie, il a entrepris dans la foulée de son installation de restaurer une petite vedette tout en acier vendue comme épave avec le bateau... *Création photo : DR*

C'est en se lançant dans la restauration de cette vedette baptisée Titus que le goût pour le travail de l'acier m'est venu, raconte S. Mathey. Complètement novice en la matière, je me suis acheté, sur les conseils d'un de mes voisins, un poste à souder et j'ai commencé par colmater quelques trous dans la tôle. Puis un jour, désireux d'offrir un cadeau original pour l'anniversaire d'un ami, j'ai eu l'idée de « bricoler » une lampe en acier avec des coques d'oursins en guise d'abat-jour. L'objet a tellement plu que plusieurs personnes m'ont passé commande. En réaction à ces demandes, j'ai alors décidé de déposer un dossier pour exposer au salon Maison & Objet. Grâce aux Ateliers d'Art de France, j'ai pu présenter sur 6 m² trois modèles de lampe identiques fabriqués avec les moyens du bord... » Ce coup d'essai se transformera en coup de maître avec à la clé de nombreuses sollicitations, ce qui l'incitera à faire de la création de luminaires son activité principale sous le nom de Samathey.

La puissance de l'acier soudé

Ingénieur informaticien de formation, notre homme a longtemps travaillé pour une entreprise spécialisée dans le développement de logiciels. « Quand j'ai démarré, se souvient-il, c'était un peu l'artisanat. On défrichait. Il n'y avait pas de souris et très peu de mémoire, ce qui obligeait à optimiser les programmes. Puis le métier a évolué et perdu ce côté improvisé, expérimental. Cela ajouté à

l'obsolescence des produits mis au point (tous les six mois, il faut tout recommencer), j'ai ressenti le besoin à l'approche de mes 40 ans de m'investir dans un projet au long cours et de construire quelque chose de pérenne. Finalement, c'est l'emménagement sur l'eau en 2003 qui va faire basculer sa vie professionnelle. « Là, poursuit-il, j'ai trouvé un terrain propice à la concrétisation de mes envies. En effet, avec l'acquisition du bateau-maison, nous sommes en même temps devenus les « heureux » propriétaires d'une vedette en acier amarrée juste à l'arrière. En piteux état, celle-ci était remplie d'eau et tenait plus de la piscine que du bateau. Deux choix s'offraient alors à moi. Soit je la vendais au ferrailleur, soit je décidais de la restaurer. C'était un défi improbable compte-tenu de l'état de mes connaissances, mais curieux de nature et profondément attiré par le travail manuel, j'ai malgré tout, décidé de tenter l'aventure. » Comme il ne savait pas par où commencer, son premier réflexe a été d'aller trouver son voisin le plus proche, un septuagénaire déjà bien rôdé à la restauration de bateaux. Flairant le piège, ce dernier l'envoie acheter un poste à souder et durant une journée entière lui montre comment s'en servir. Pas question pour lui d'en faire plus selon l'adage pas forcément vérifié que l'on apprend toujours mieux par soi-même... « Mon engouement pour la technique fut immédiat, confesse S. Mathey. J'étais littéralement fasciné par la puissance de l'acier soudé qui visuellement donne lieu à un spectacle saisissant. J'ai donc assemblé

mes premiers morceaux de tôle sans trop me poser de question. Il y a encore ici et là quelques traces des « montantes » que je faisais à l'époque, de la vraie dentelle tellement ça coulait de partout ! Je les regarde aujourd'hui avec indulgence. » Il faut dire qu'en une journée son voisin était loin de lui avoir tout appris. Ce que notre informaticien ne savait pas notamment, c'est qu'avant de souder la tôle, il faut la pointer sinon elle se déforme sous l'action de la chaleur. Mais ça il le découvrira bien après...

Parallèlement, un autre phénomène va le pousser à s'investir de manière encore plus assidue dans la restauration de cette vedette. Habitué à naviguer sur la mer, notre homme ne connaissait pas grand-chose de la plaisance fluviale, domaine que beaucoup de marins considèrent d'un air amusé. Hors, grâce à un autre de ses voisins qui va lui faire découvrir l'univers de la batellerie, Samuel Mathey s'est pris de passion pour le métier de chaudronnier qui, dans le cadre de la construction navale, donne naissance à des pièces de forme à l'esthétique très soignée. « Sachant pertinemment que je n'atteindrai jamais leur niveau de compétences, je trouvais valorisant malgré tout de m'approprier les fondements historiques et techniques de cette discipline afin de rendre hommage à ce savoir-faire d'excellence aujourd'hui tombé en désuétude. Aussi, bien que ce bateau ne soit pas particulièrement joli et que je ne sois pas professionnellement armé pour le restaurer, ma résolution était prise : j'y mettrais le temps nécessaire, mais Titus serait mon chef d'œuvre ! »

« Un cordon super continu »

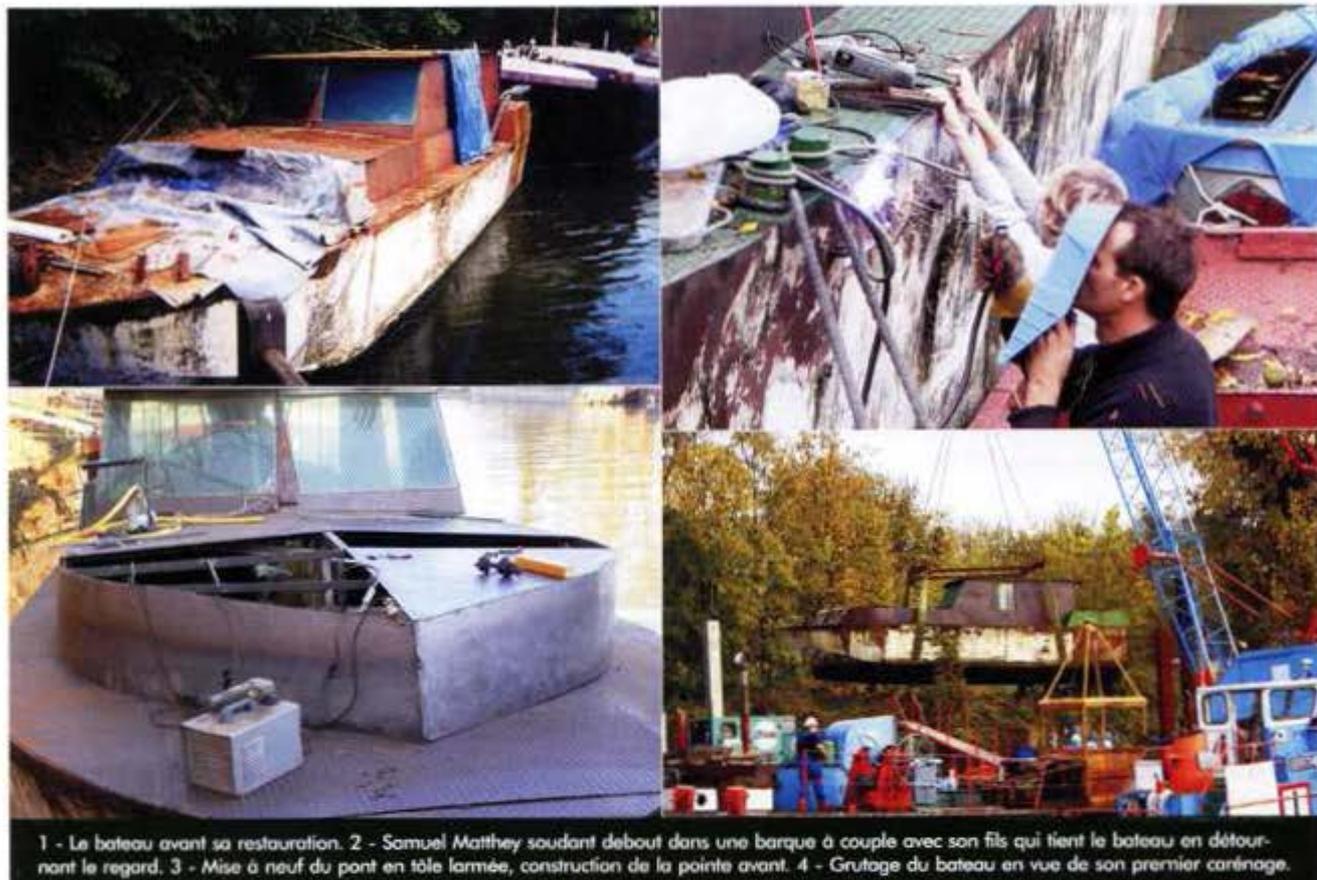
La première urgence pour notre restaurateur fut de vider l'eau de pluie qui s'était infiltrée au fil des ans à bord du bateau par les parois latérales autrefois obstruées par des bâches. Près de 40 m³ ont ainsi été évacués à la pompe, puis à l'aspirateur pour les parties difficiles d'accès et enfin à la serpillière. Après cet « écopage » en règle, Samuel Mathey s'est attelé à « étanchéifier » la coque en bouchant les différentes ouvertures au moyen de tôles d'acier rapportées par soudure. « Pour ce faire, poursuit-il, j'ai profité d'un lot de plaques stockées à l'intérieur même du bateau. Oxydées tout comme la carcasse de la coque, celles-ci m'ont ainsi permis de donner un côté « naturel » à la restauration. Au final, rien de bien compliqué en théorie dans ce travail si ce n'est qu'il faut prendre très précisément les cotes pour que la pièce s'intègre parfaitement dans le trou à combler, dont la forme était le plus souvent tarabiscotée. Prise de mesures, traçage sur la tôle (épaisseur 3 mm pour les parties verticales et 5 mm pour les parties horizontales), découpe à la grosse meuleuse, maintien de la pièce au moyen d'aimants et soudure à l'arc, telles étaient les différentes étapes de cette phase 1 de la remise en état. Je dois reconnaître que

mes premiers cordons n'étaient pas toujours très académiques et que, mes compétences s'affirmant avec la pratique, je les ai depuis quasiment tous repris. » Toujours dans l'optique « d'étanchéifier » le bateau, Samuel Mathey a poursuivi ses réparations en remplaçant les vitres de la cabine qui étaient cassées et en refaisant le plancher du pont avant dont la tôle, insuffisamment épaisse à l'origine, était complètement rongée par la rouille. « Pour favoriser l'écoulement de l'eau vers l'extérieur, j'ai dû apprendre à galber mes plaques, ce qui fut loin d'être évident notamment au départ. En outre, les tôles ayant tendance à se déformer sous l'action de la chaleur, il fallait pouvoir les pointer sur une armature que j'ai renforcée au moyen de cornières et de fers plats soudés ensemble à même la coque. » Par la suite, le bateau a été sorti de l'eau à l'aide d'une grue conformément à l'obligation légale édictée par les Voies Navigables de France qui imposent que les embarcations fluviales soient mises hors d'eau au moins une fois tous les dix ans pour inspection et entretien de la coque. « Comme il y avait sur celle-ci des signes inquiétants de corrosion, relève notre interlocuteur, j'ai entrepris de la nettoyer en profondeur. Vêtu d'une combinaison spéciale et protégé par une cagoule en cuir et des gants, je l'ai donc sablée à la lance quatre jours durant dans

un bruit assourdissant. Bien m'en a pris, car à plusieurs endroits, en particulier au niveau de la ligne de flottaison (à la jonction eau/air, le phénomène d'oxydation est accéléré), la coque s'est percée. J'ai donc découpé les parties incriminées et ressoudé des morceaux de tôle saine. Précisons que siôt le sablage terminé, la coque a été mise en peinture (époxy) un jour de faible hydrométrie afin que le traitement anticorrosion soit pleinement efficace sur la durée. Le bateau a alors été remis à l'eau, ce qui constitue toujours un moment de forte appréhension, car si coller deux bouts de tôle est à la portée de tout métallier, faire des soudures bien étanches est une autre histoire. Il faut que le cordon soit super continu et qu'il n'y ait pas la moindre bulle d'air. Le problème, c'est que vous vous retrouvez la plupart du temps sous la coque allongé à même le sol, avec le métal qui a tendance à vous couler dessus et qu'il n'est pas évident dans ces conditions très inconfortables de maîtriser son geste. Vous n'êtes donc jamais à l'abri d'une infiltration qui obligerait à ressortir la vedette... »

En avant, vogue !

Pour autant, l'avantage quand le bateau est à terre, c'est qu'il ne tangue pas. Il n'est donc plus nécessaire de s'arrêter de souder à la moindre vogue. Aussi, Samuel Mathey



1 - Le bateau avant sa restauration. 2 - Samuel Mathey soudant debout dans une barque à couple avec son fils qui tient le bateau en détournant le regard. 3 - Mise à neuf du pont en tôle lamée, construction de la pointe avant. 4 - Grutage du bateau en vue de son premier carénage.



1 - Sablage de la coque. 2 - Samuel Mathey profite du beau temps pour peindre la coque avec de la peinture époxy. 3 - Reprise d'anciennes soudures montantes, les plus dures ! 4 - Poste de commande, mélange choisi de bois et d'acier vernis. Tiroir secret pour optimiser l'espace.

« a-t-il également profité de la mise hors d'eau pour procéder à différents aménagements au niveau du pont arrière en créant un espace de vie extérieur, mais aussi du pont avant en prolongeant la partie habitable. Ces transformations ont donné lieu à un travail de découpe et de mise en forme de la tôle particulièrement complexe (galbes croisés), qui confère à la ligne du bateau une plus grande fluidité. Design quand tu nous tiens ! A ces aménagements viendront s'ajouter de nombreuses autres interventions menées au cours des semaines et mois suivants, dont il est impossible de donner une liste exhaustive. Parmi les plus significatives citons, à titre d'exemples, l'intégration de hublots en laiton dans les parois latérales de la coque, la fabrication de cloisons et de portes étanches permettant d'isoler certaines parties du bateau en cas d'avaries, la création de châssis en cornières acier au niveau du poste de pilotage pour le rajout de vitrages et d'une porte-fenêtre facilitant l'accès au pont, la pose d'un plancher sur l'armature de la coque, la mise en place de renforts verticaux en tubes carrés pour soutenir le plancher du pont, la confection d'un puits de chaîne à la pointe du pont avant pour installer l'équipement de mouillage (ancrage, chaîne, guindeau), le montage sur le toit du poste de pilotage d'une cheminée fictive

supportant les feux de navigation et intégrant un haut-parleur pour communiquer avec l'équipage, etc. » Tous ces travaux ont été menés par vagues successives et se sont faits à bord même de la vedette à partir de tôles de récupération, détaillée S. Mathey. Tous les assemblages ont été réalisés par soudure à l'arc avec des baguettes de 3,2 mm de diamètre pour les plaques de 5 mm d'épaisseur et de 2,5 mm de diamètre pour les plaques de 3 mm. Concernant l'équipement du bateau, beaucoup de pièces (bollards en fonte, grue à main, barre de pilotage, ancre de secours, garde-corps, poulies de direction...), ont été récupérées dans une casse pour péniches située à Conflans-Sainte-Honorine (78). Certaines comme les garde-corps en inox des coursives ou l'échelle de plongée, ont été formées à partir de tubes hydrauliques d'écluses qui m'ont été donnés par mon voisin d'en face lui aussi en train d'aménager une péniche Freyssinet. D'autres enfin ont été acquises d'occasion auprès de confrères bateliers. » C'est notamment le cas du moteur acheté 6 000 euros et qui a été installé au cours de l'automne 2011. Pour ce faire, le bateau a de nouveau été sorti de l'eau. A Triel-sur-Seine (78) précisément que notre homme a rallié un matin de bonne heure grâce à un moteur de hors bord prêté par un ami et monté à l'arrière de la vedette

sur un châssis en U fabriqué spécialement pour l'occasion. Une sortie particulièrement mouvementée en raison des difficultés de manœuvre... Malgré quelques sueurs froides en particulier lors du passage de l'écluse d'Andrézy, tout finira par rentrer dans l'ordre et à la fin du mois de novembre, le bateau fera son retour sur les eaux de Port-Marly par ses propres moyens. Monté sur des renforts conçus à partir d'IPN coupés en deux dans l'âme et soudés à même la coque, le moteur Volvo Inboard de 120 chevaux repose désormais en fond de cale à l'intérieur d'un caisson métallique destiné à atténuer les nuisances sonores. Toute cette belle machinerie permettant à l'hélice de tourner et à la vedette de se mettre en branle aura été patiemment et méthodiquement conçue par Samuel Mathey lui-même avec le concours d'une petite bande d'amis, tous transformés pour les besoins de la cause en chaudronniers-mécaniciens...

15 000 euros d'investissement

Après 10 années de travail discontinu, le « gros » de la restauration est aujourd'hui achevé : le bateau est hors d'eau, motorisé et prêt à naviguer. En effet, lors de sa seconde sortie de l'eau, un expert maritime est venu constater le bon état de la coque et des installations de sécurité (pompes de cale, détecteurs de niveaux d'eau, vannes



« Tout cette restauration a pu être menée grâce aux coups de main de mes différents voisins, confesse Samuel Mathey. L'un m'a sorti de l'eau, certains m'ont donné des pièces, d'autres encore m'ont accompagné pour la navigation, etc. J'ai toujours pu compter sur quelqu'un ! »

de sécurité, équipement de mouillage...). Cette inspection a donné lieu à la délivrance d'un certificat d'homologation qui a été remis aux affaires maritimes et qui ouvre droit à la navigation. Ce qui était le principal objectif de Samuel Mathey lorsqu'il s'est lancé dans ce projet. Désormais, il reste encore à améliorer le confort intérieur, pour le moins spartiate, de la vedette. « A terme, reprend-il, j'ai prévu d'aménager une chambre, une cuisine, des toilettes ainsi qu'une verrière coulissante au niveau du pont arrière. Il m'arrive aussi régulièrement de reprendre ce qui a été fait. D'une part, parce que mes compétences dans le travail de l'acier se sont largement étoffées au fil du temps et, d'autre part, parce que je cherche à rendre cohérent d'un point de vue esthétique des interventions menées par à-coup. Pour cette raison, la restauration devrait durer encore une bonne dizaine d'années, mais je ne suis pas pressé. »

Ainsi, après avoir frôlé la casse, ce bateau qui continue à faire office d'atelier flottant sert aussi occasionnellement pour la promenade. Si quelques sorties entre amis avec au programme baignade dans la Seine et grillades-party (un barbecue maison fabriqué à partir d'une ancienne bouée de mouillage en acier est suspendu à la grue arrière), avaient permis d'inaugurer de façon conviviale le bateau,

la récompense de tous ces efforts est intervenue solennellement le 21 juin 2013, jour de la fête de la musique. A cette occasion, Titus avec à sa barre Samuel Mathey a remonté les méandres de la Seine jusqu'au bassin de la villette où il a mouillé pour la nuit. « C'était une forme d'aboutissement, confie ce dernier. Depuis le retour de Triel, je n'avais pas osé retranchir d'écluses. Les difficultés à barrer liées à la forte inertie du bateau ajoutées au fort trafic sur le fleuve m'avaient considérablement refroidi. Aussi, quand nous sommes partis en convoi en direction de la capitale, j'ai ressenti une vive émotion. Après avoir bataillé avec l'acier pendant plusieurs milliers d'heures, je pouvais savourer le fruit de mon investissement. A force de curiosité, d'obstination et de postes à souder (j'en ai usé trois en tout), j'étais parvenu à remettre à flot cette vedette construite au milieu des années 1980 par un ancien cheminot du Vaucluse. Tout cela en essayant de préserver au maximum l'esprit de cette construction amateur et en concédant un budget au final très raisonnable, de l'ordre de 15 000 euros environ. »

Parce que Samuel Mathey fourmille d'idées, la restauration de ce bateau est donc appelée à vivre de nouvelles étapes. La prochaine en date devrait avoir pour cadre la manifestation parisienne Nuit Blanche

qui, tous les ans, propose gratuitement l'ouverture au public de musées, d'institutions culturelles et d'autres espaces publics ou privés, et utilise ces lieux pour présenter des installations ou des performances artistiques. « A cette occasion, avance S. Mathey, je voudrais créer un événementiel qui mette en lumière la remise en état de la vedette et mon travail autour du luminaire. Je nourris ainsi l'idée poétique et décalée d'amarrer ce soir-là Titus à un nuage. Ce nuage factice serait matérialisé par des grands ballons blancs éclairés de l'intérieur par des LED et reliés à l'avant du bateau par un tube en acier cintré. » Pour celles et ceux qui auraient du mal à visualiser le projet, rendez-vous en octobre 2014 sur les quais de la capitale. Pour les autres, il est toujours possible de vous rendre 15 chemin du halage à Port-Marly. Si vous venez de la part de **FÈVRES Magazine** et que vous travaillez le métal, peut-être aurez-vous la chance de monter à bord pour une petite visite privée. Quant à la possibilité de vous voir offrir une tartine de pâté et un verre de Chablis par le très accueillant capitaine Mathey, comme ce fut notre cas, là c'est une autre histoire... ■

Contact : **Samathey**
Tél. : 06 20 36 04 34
contact@samathey.com