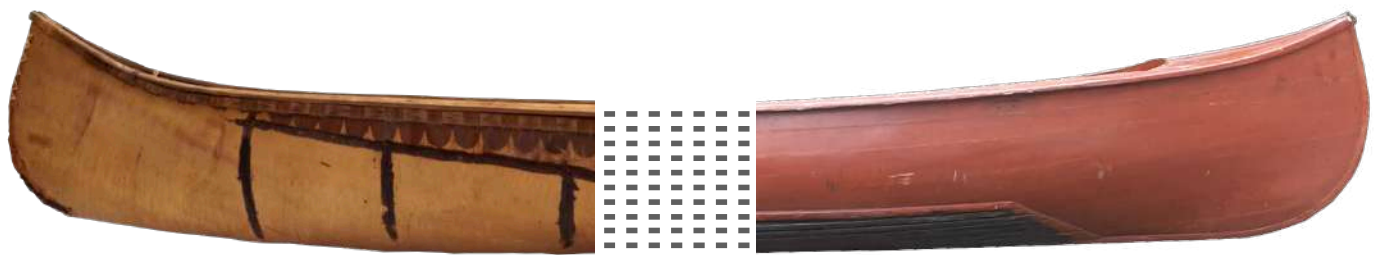


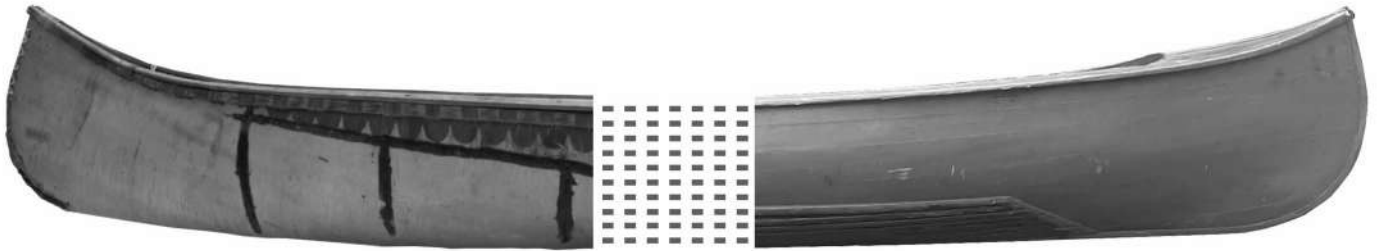
# Canots et canotage

du Saint-Laurent à la Loire



Festival de Loire,  
Orléans  
20 – 24 septembre 2023

une exposition Carré des canotiers



© National Gallery of Canada, Ottawa - Museography & Design: Studio Adrien Gardère  
Eastern woodland Canoe - 1900-1911 - Inv. n° III-X-141 CMH

Canoë canadien n° 30 du Pavillon bleu, restaurant Grenier à Olivet, vers 1925.  
Collection privée. © Carré des canotiers

**L**e Festival de Loire d'Orléans a invité pour son édition 2023 le fleuve canadien Saint Laurent. À cette occasion le Carré des canotiers a été sollicité pour proposer une exposition mettant en lumière les canoës « canadiens » et leurs origines amérindiennes.

L'atelier de recherche du Carré a ainsi imaginé et réalisé l'exposition « *Canots et canotage, du Saint Laurent à la Loire* » qui dépeint en 6 étapes l'histoire et la fabrication des canots d'écorce et leur évolution en canoës de loisirs depuis l'Amérique du nord jusqu'en France.

Chacun des volets a été construit autour d'un panneau-récit et d'une embarcation représentative : véritable canot d'écorce amérindien, canoë canadien de l'Ontario, « canadien » fabriqué en France, yole à l'aviron transformable en canoë à la pagaie, pénétrant. Le canoë n° 30 du Pavillon bleu, restaurant d'Olivet encore en activité au bord du Loiret, conclut le parcours. Dans les années 1920, ce « canadien » n° 30 appartenait à la flottille de location de bateaux de cet établissement tenu à l'époque par la famille Grenier.

# Le canot d'écorce

« Ilz ont des barques en quoy ilz vont par la mer qui sont faictes d'escorche de bouays de boul »

extrait du journal de Jacques Cartier



1 Canot Ojibway de l'ouest destiné au moissonnage du riz sauvage. Modèle de 1926 réalisé par E.T. Adney, © Mariner's Museum, Newport



2 Mise en forme de l'étrave. Après avoir fendu le bois et l'avoir étuvé pour pouvoir le courber, la pièce est maintenue en forme pendant le séchage par un laçage.

Dès son arrivée en Amérique en 1492, Christophe Colomb a été surpris par l'aisance des Amérindiens à naviguer dans leurs progues à pagaie simple. Il en a retenu le nom « canoa ». Accostant au Canada en 1534, Jacques Cartier est, lui aussi, stupéfait par les qualités nautiques des petites embarcations en écorce vues dans l'estuaire du Saint Laurent et leur adéquation aux conditions de vie locales. Rapidement, « canoa » devient « canot » pour nommer un bateau des Amériques.

Construit avec des matériaux fournis par la forêt, le canot d'écorce est léger et peut être facilement porté à dos d'homme. Sa carène effilée le rend rapide, manœuvrant et suffisamment marin pour pêcher en mer. Son bordé assez haut lui permet de transporter des charges et, retourné, il devient un abri pour la nuit.

Bien que suivant un mode constructif globalement commun, les canots d'écorce sont de taille et de forme très variées, adaptés par les communautés amérindiennes à leur usage : chasse, guerre, transport ; leur site de navigation : mer, lac, rivière ; aux contraintes imposées par le milieu : forêt ou littoral maritime ; et aux ressources locales : essences et dimension des arbres.

L'identification de l'origine ethnique d'un canot se base généralement sur le profil de ses étraves et de ses plats-bords. Parfois s'ajoute un décor spécifique à chaque communauté (peinture ou ornement à base d'épines de porc-épic ou de racines).

Un canot d'écorce de 4,50 mètres est construit à partir d'écorce de bouleau (*Betula papyrifera*) et de pièces de charpente et d'assemblage en cèdre (*Thuja occidentalis*) dont : 30 à 40 varangues, une cinquantaine de planchettes de bordé larges et fines, des plats-bords, des lisses, étraves et chevilles. Trois traverses en bouleau maintiennent la forme. Il faut environ 150 mètres de racines d'épicéa (dit épinette, *Picea abies*) ou de pin gris (*Pinus banksiana*) pour le laçage des différentes pièces d'écorce et des bois, et environ 2 kg de caillatage à base de gomme d'épinette noire (*Picea mariana*) ou blanche (*Picea glauca*) diluée dans de la graisse végétale, d'ours ou de poisson. Avec quelques outils simples (couteau-croche, écumoire, hachette, maillet, alène et un banc-étau), c'est un chantier de deux à trois personnes pour un total d'environ 350 heures.



- 3 Écorçage d'un bouleau choisi pour son diamètre et la rectitude du fil de son bois. L'écorce est destinée à un canot de 16 pieds (4,87m).
- 4 Acheminement en canot de rouleaux d'écorce. Aussitôt arrachées, encore souples, les écorces ont été roulées.
- 5 Délignage du cèdre : sci pour le plat-bord. Chaque longueur est divisée en deux, puis encore en deux jusqu'à obtention de l'épaisseur souhaitée ; le cœur du bois sera retiré plus tard.
- 6 Alignement précis du gabarit de fond du canot. L'extérieur de l'écorce est à l'intérieur du canot.
- 7 Après avoir lesté de pierres le gabarit de fond, l'artisan relève les bords et maintient par des pieux de bois. Le plat-bord intérieur est mis en place pour ajuster les pièces d'écorce des franc-bords.
- 8 Après avoir formé les étraves et lacé les écorces complémentaires des franc-bords, mise en place des varangues qui ont été étuvées et cintrées et des lattes de bordé.
- 9 Découpe avec le couteau-croche le long des plats-bords du surplus d'écorce pris en sandwich entre les deux pièces de cèdre.
- 10 Laçage des plats-bords avec le haut de l'écorce. Le laçage des barrots achèvera le canot.
- 11 Confection de la gomme de caillatage, mélange de résine d'épinette et graisse, qui sera appliquée sur tous les laçages de la coque.

Photos : David Gidmark



# Le canot d'écorce

« Ilz ont des barques en quoy ilz vont par la mer qui sont faictes d'escorche de bouays de boul »  
extrait du journal de Jacques Cartier

**D**ès son arrivée en Amérique en 1492, Christophe Colomb a été surpris par l'aisance des Amérindiens à naviguer dans leurs pirogues à pagaie simple. Il en a retenu le nom « canoa ».

Accostant au Canada en 1534, Jacques Cartier est, lui aussi, stupéfait par les qualités nautiques des petites embarcations en écorce vues dans l'estuaire du Saint Laurent et leur adéquation aux conditions de vie locales.

Rapidement, « canoa » devient « canot » pour nommer un bateau des Amériques.

Construit avec des matériaux fournis par la forêt, le canot d'écorce est léger et peut être facilement porté à dos d'homme. Sa carène effilée le rend rapide, manœuvrant et suffisamment marin pour pêcher en mer. Son bordé assez haut lui permet de transporter des charges et, retourné, il devient un abri pour la nuit.

Bien que suivant un mode constructif globalement commun, les canots d'écorce sont de taille et de forme très variées, adaptées par les communautés amérindiennes à leur usage : chasse, guerre, transport ; leur site de navigation : mer, lac, rivière ; aux contraintes imposées par le milieu : forêt ou littoral maritime ; et aux ressources locales : essences et dimension des arbres.

L'identification de l'origine ethnique d'un canot se base généralement sur le profil de ses étraves et de ses plats-bords. Parfois s'ajoute un décor spécifique à chaque communauté (peinture ou ornement à base d'épines de porc-épic ou de racines).

Un canot d'écorce de 4,50 mètres est construit à partir d'écorce de bouleau (*betula papyrifera*) et de pièces de charpente et d'assemblage en cèdre (*thuja occidentalis*) dont : 30 à 40 varangues, une cinquantaine de planchettes de bordé larges et fines, des plats-bords, des lisses, étraves et chevilles. Trois traverses en bouleau maintiennent la forme. Il faut environ 150 mètres de racines d'épicéa (dit épinette, *picea abies*) ou de pin gris (*pinus banksiana*) pour le laçage des différentes pièces d'écorce et des bois, et environ 2 kg de calfatage à base de gomme d'épinette noire (*picea mariana*) ou blanche (*picea glauca*) diluée dans de la graisse végétale, d'ours ou de poisson.

Avec quelques outils simples (couteau-croche, écumoire, hachette, maillet, alêne et un banc-étau), c'est un chantier de deux à trois personnes pour un total d'environ 350 heures.

## Légendes des photos

- 1 Canot Ojibway de l'ouest destiné au moissonnage du riz sauvage. Modèle de 1926 réalisé par E.T. Adney, © Mariner's Museum, Newport
- 2 Mise en forme de l'étrave. Après avoir fendu le bois et l'avoir étuvé pour pouvoir le courber, la pièce est maintenue en forme pendant le séchage par un laçage.
- 3 Écorçage d'un bouleau choisi pour son diamètre et la rectitude du fil de son bois. L'écorce est destinée à un canot de 16 pieds (4,87m).
- 4 Acheminement en canot de rouleaux d'écorce. Aussitôt arrachées, encore souples, les écorces ont été roulées.
- 5 Délignage du cèdre : ici pour le plat-bord. Chaque longueur est divisée en deux, puis encore en deux jusqu'à obtention de l'épaisseur souhaitée ; le cœur du bois sera retiré plus tard.
- 6 Alignement précis du gabarit de fond du canot. L'extérieur de l'écorce est à l'intérieur du canot.
- 7 Après avoir lesté de pierres le gabarit de fond, l'artisan relève les bords et les maintient par des pieux de bois. Le plat-bord intérieur est mis en place pour ajuster les pièces d'écorce des franc-bords.
- 8 Après avoir formé les étraves et lacé les écorces complémentaires des francs-bords, mise en place des varangues qui ont été étuvées et cintrées et des lattes de bordé.
- 9 Découpe avec le couteau-croche le long des plats-bords du surplus d'écorce pris en sandwich entre les deux pièces de cèdre.
- 10 Laçage des plats-bords avec le haut de l'écorce. Le laçage des barrots achèvera le canot.
- 11 Confection de la gomme de calfatage, mélange de résine d'épinette et graisse, qui sera appliquée sur tous les laçages de la coque.

# Le canot d'écorce, véhicule d'exploration et de transport



## Les grandes étapes de l'exploration de l'Amérique du Nord en canot d'écorce :

- 1534-35 Jacques Cartier remonte l'estuaire du Saint Laurent et observe de nombreux canots d'écorce.
- 1608 Samuel de Champlain lance les premières explorations de l'intérieur des terres.
- 1611-1632 Étienne Brûlé explore le sud-est du Canada, les Grands Lacs et le nord de l'état actuel de New York (USA). Il établit les premières routes de commerce des fourrures. Dès 1620, la peau de castor, utilisée comme feutre pour la chapellerie, représente 80% des expéditions vers l'Europe.
- 1623 Gabriel Sagard, missionnaire français, part du nord des Grands Lacs et descend le Mississippi jusqu'au confluent de l'Arkansas River. Il démontre que le canot d'écorce est bien le meilleur véhicule.
- 1627 fondation sous droit français de la Compagnie des Cent-Associés pour favoriser la colonisation des territoires explorés. Plusieurs autres compagnies de même droit lui succéderont.
- vers 1660 le canot des Algonquins est définitivement préféré par les Européens aux canots des autres communautés autochtones pour se déplacer.
- 1660 les explorateurs français Radisson et Des Groseilliers, partis au nord-ouest du Saint Laurent vers la Baie d'Hudson, reviennent à Montréal avec une très importante cargaison de fourrures. Début de la traite à grande échelle des fourrures.
- 1670 Radisson et Des Groseilliers fondent la Compagnie de la Baie d'Hudson (CBH) sous le régime juridique de l'Angleterre.
- vers 1680 les compagnies françaises utilisent principalement des canots de 10 à 12 m de long (canot de maître). Elles ouvrent une fabrique de grands canots à Trois-Rivières, sur la rive nord du Saint Laurent, en aval de Montréal. Les « coureurs des bois », tout en continuant le troc, commencent à piéger eux-mêmes les animaux à fourrure (castor, vison, loutre, martre, hermine, renard, etc.), rareifiant les ressources au fil des ans. Les « Voyageurs » s'écartent du Saint Laurent et doivent conduire leurs canots de plus en plus loin sur le continent.
- 1673 le missionnaire français Jacques Marquette et Louis Jolliet, commerçant né au Canada, descendent le Mississippi jusqu'à l'embouchure.
- 1682 Cavellier de la Salle, explorateur normand, achève la reconnaissance du bassin du Mississippi.
- 1731-1743 Pierre-Gauthier de La Verendrye, explorateur né à Trois-Rivières, parcourt l'ouest canadien jusqu'aux Rocheuses et établit un réseau de postes de traite.
- 1779 fondation de la Compagnie du Nord-Ouest (CNO) sous le régime juridique français ; développement d'un important maillage de postes de traite des fourrures.
- 1789 l'Écossais Alexander Mackenzie navigue jusqu'à la mer arctique sur le fleuve qui portera son nom.
- 1793 Mackenzie traverse les Rocheuses et atteint la côte pacifique à bord d'un canot de 25 pieds (8 m).
- 1805-1807 Simon Fraser, marchand canadien pour le compte de la CNO, descend jusqu'au Pacifique le fleuve auquel on donnera son nom, et dont l'embouchure déterminera la frontière entre USA et Canada.
- 1808 le cartographe anglo-canadien David Thompson atteint la côte pacifique par le fleuve Columbia.
- 1821 le commerce des fourrures périclète suite au piégeage intensif. Les deux compagnies CBH et CNO fusionnent avant de se dissoudre en 1824.
- vers 1830 construction des premiers canotés en bois de loisir : ce sont des troncs de tilleul creusés auxquels on donne une forme de canot d'écorce.
- 1861 construction sur moule par l'inventeur canadien John Stephenson d'un canot canadien en larges lattes de bois à bord franc sur lisses et membrures. Passant de l'artisanat à la production industrielle, Stephenson s'installe à Peterborough (Ontario, Canada).
- 1861 le canot de loisir de Peterborough, imité et copié aux USA et en Europe, est l'objet d'un engouement : il devient l'icône d'une culture, d'une histoire, le symbole d'un pays entier.

Si la pirogue est préhistorique et presque universelle, le canot d'écorce est spécifique au continent nord-américain. Il fut élaboré et perfectionné par les Amérindiens « longtemps avant l'homme blanc, longtemps avant la roue » ainsi que le chantait le Canadien Gordon Lightfoot (1938-2023).

Le nord du continent est constitué de forêts profondes, d'une myriade de lacs et d'un réseau dense de rivières. Ni les chevaux, ni les véhicules à roues, barques ou chaloupes européennes ne se révèlent efficaces dans un tel labyrinthe hydrographique. Seule une embarcation légère s'avère pratique.

À la fin du xv<sup>e</sup> et au début du xvii<sup>e</sup> siècle, les Européens, dans leur recherche d'une route maritime occidentale vers la Chine et ses trésors, butent sur le continent américain.

L'estuaire du Saint Laurent devient rapidement la principale voie de pénétration de l'Amérique du Nord. À l'amont de l'estuaire, les navigateurs français se heurtent à des rapides et leurs embarcations deviennent inutilisables. Le navigateur saintongais Samuel de Champlain, fondateur de la ville de Québec, comprend que seul le « canot de sauvages » permettra d'explorer l'intérieur des terres.

Dès les premières années du xvii<sup>e</sup> siècle, pendant qu'Étienne Brûlé, explorateur et interprète auprès des Hurons, découvre les Grands Lacs et que les premières colonies s'implantent, les échanges commerciaux débutsent sur les rives du Saint Laurent. Abandonnant rapidement les recherches infructueuses d'or, mais gardant l'objectif de trouver une route

vers l'ouest, les nouveaux arrivants se tournent vers les fourrures que les communautés autochtones leur troquent.

En quelques années, un système économique se met en place. Les « coureurs des bois », pour la plupart Français, échangent ou trappent eux-mêmes les fourrures, et les « Voyageurs », Français souvent aussi, engagés comme pagayeurs, acheminent en canot vers la Baie d'Hudson ou le Saint Laurent d'importantes cargaisons qui sont expédiées finalement vers l'Europe.

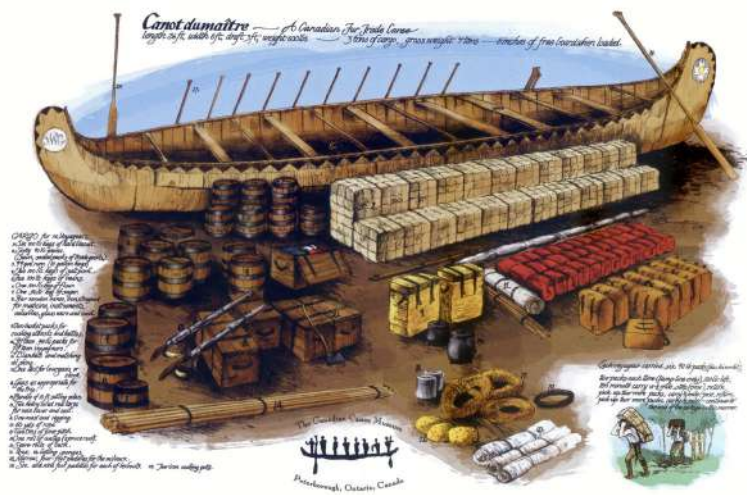
Pour satisfaire la demande croissante, les « coureurs des bois » s'enfoncent de plus en plus profondément dans le pays. Cette recherche se conjugue avec la quête obstinée d'une route vers la Chine. Les grandes compagnies commerciales qui concentrent le négoce poursuivent ces deux objectifs. Mais, dès le début du xvii<sup>e</sup> siècle, la traite intensive entraîne la raréfaction des fourrures de qualité.

L'ouverture en 1885 du chemin de fer transcontinental sonne le glas du canot d'écorce à vocation commerciale. Dès lors, sous son nom originel de « canoté », et entièrement construit en bois, le « canot de sauvages » devient embarcation de loisir.

1 Voyageurs franchissant une cascade en canot par France Anne Hopkins, Bibliothèque et Archives Canada / no d'acquisition 1989-4011 / 4011153912.



2 Amérique septentrionale / par N. Sanson ; revêue... par G. Sanson... / 1669 / Bibliothèque nationale de France.



3 Chargement-type d'un canot de maître / Musée canadien du canot.



# Le canot d'écorce, véhicule d'exploration et de transport

**S**i la pirogue est préhistorique et presque universelle, le canot d'écorce est spécifique au continent nord-américain. Il fut élaboré et perfectionné par les Amérindiens « *longtemps avant l'homme blanc, longtemps avant la roue* » ainsi que le chantait le Canadien Gordon Lightfoot (1938-2023).

Le nord du continent est constitué de forêts profondes, d'une myriade de lacs et d'un réseau dense de rivières. Ni les chevaux, ni les véhicules à roues, barques ou chaloupes européennes ne se révèlent efficaces dans un tel lacis hydrographique. Seule une embarcation légère s'avère pratique.

À la fin du <sup>xv</sup><sup>e</sup> et au début du <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle, les Européens, dans leur recherche d'une route maritime occidentale vers la Chine et ses trésors, butent sur le continent américain.

L'estuaire du Saint Laurent devient rapidement la principale voie de pénétration de l'Amérique du Nord. À l'amont de l'estuaire, les navigateurs français se heurtent à des rapides et leurs embarcations deviennent inutilisables, faute de pouvoir être facilement portées au-delà des chutes. Le navigateur saintongeais Samuel de Champlain, fondateur de la ville de Québec, comprend que seul le « canot de sauvage » permettra d'explorer l'intérieur des terres.

Dès les premières années du <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle, pendant qu'Étienne Brûlé, explorateur et interprète auprès des Hurons, découvre les Grands Lacs et que les premières colonies

s'implantent, les échanges commerciaux débutent sur les rives du Saint Laurent.

Abandonnant rapidement les recherches infructueuses d'or, mais gardant l'objectif de trouver une route vers l'ouest, les nouveaux arrivants se tournent vers les fourrures que les communautés autochtones leur troquent.

En quelques années, un système économique se met en place. Les « coureurs des bois », pour la plupart Français, échangent ou trappent eux-mêmes les fourrures, et les « Voyageurs », Français souvent aussi, engagés comme payeurs, acheminent en canot vers la Baie d'Hudson ou le Saint Laurent d'importantes cargaisons qui sont expédiées finalement vers l'Europe.

Pour satisfaire la demande croissante, les « coureurs des bois » s'enfoncent de plus en plus profondément dans le pays. Cette recherche se conjugue avec la quête obstinée d'une route vers la Chine. Les grandes compagnies commerciales qui concentrent le négoce poursuivent ces deux objectifs.

Mais, dès le début du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, la trappe intensive entraîne la raréfaction des fourrures de qualité.

L'ouverture en 1885 du chemin de fer transcontinental sonne le glas du canot d'écorce à vocation commerciale.

Dès lors, sous son nom originel de « canoë », et entièrement construit en bois, le « canot de sauvage » devient embarcation de loisir.

## Légendes des photos

- 1 Voyageurs franchissant une cascade en canot par France Anne Hopkins. © Bibliothèque et Archives Canada / no d'acquisition 1989-401-1 / e011153912
- 2 Amérique septentrionale / par N. Sanson ; reveüe... par G. Sanson... / 1669. © Bibliothèque nationale de France
- 3 Chargement-type d'un canot de maître. © Musée canadien du canot

# Les canoës, objets de collection et porteurs d'imaginaire



1 Canoës du Cabinet de curiosités du marquis de Robien (1698-1756).  
© J-M Salingue - Musée des beaux-arts de Rennes



2 Frank Atwin en 1920, photo E.T. Adney.  
Atwin est Passamaquoddy (New Brunswick-Maine).

**P**arfois appelés chambres des merveilles ou cabinets de raretés naturelles, les cabinets de curiosités sont nés à la Renaissance du désir des Humanistes et de certains aristocrates de comprendre le monde. Tous les arguments, scientifiques ou esthétiques, sont avancés pour collectionner des objets et constituer un cabinet de curiosités. Les plus importants seront à la base des grands musées européens.

L'exploration du Nouveau Monde participe dès les premières découvertes à la diversité des collections.

De culture orale, nomades pour la plupart, les communautés amérindiennes sont représentées par leurs objets les plus spectaculaires : vêtements, ustensiles et armes. Les canots d'écorce, par leur nouveauté et leurs décors, sont recherchés. Quelques exemplaires sont rapportés par les premiers navigateurs, tel Thomas Aubert qui expose à Rouen en 1509 des canots de Terre-Neuve. D'autres rejoignent les cabinets de curiosités des commanditaires des expéditions.

Grâce au canot d'écorce, les collectionneurs matérialisent leur imaginaire d'aventure absolue : le retour aux sources de la vie, dans une nature vierge d'intervention humaine.

Les plus anciens canots d'écorce qui figurent aujourd'hui dans des collections de musée ont été acquis au <sup>xx</sup>e siècle. Même si les premières embarcations rapportées ont disparu, il en est resté quelques traces écrites. Ainsi, Pierre Mervault mentionne que durant le siège de La Rochelle en 1628, deux soldats embarquèrent dans un « bateau de sauvage » pour tenter de rompre le blocus maritime qu'imposait Richelieu à la ville protestante. La Bibliothèque nationale de France a conservé la mémoire d'un grand canot d'écorce (plus de 9 m), qui a été intégré vers 1730 à la flotte royale de Louis xv à Versailles.

Dès le <sup>xv</sup>e siècle, les communautés amérindiennes proposent des modèles réduits de canots aux Européens. Rapidement fabriqués, ils sont facilement échangeables contre de petits objets (tissu, couteau, etc.) et aisément transportables par leurs acheteurs. Nombre de ces petits modèles, dont le commerce perdure aujourd'hui, sont conservés en France.

Néanmoins qu'à partir de la fin du <sup>xviii</sup>e siècle, le kayak, embarcation en peau de phoque des Inuits, et sa pagaie double, suivent une évolution comparable dans les cabinets de curiosités et les musées.

En 1845, le peintre américain George Catlin installe à Paris son *Indian Gallery* qu'il a créée en 1838. Mêlant portraits peints d'Indiens des plaines et spectacles de danses effectuées par un groupe de Sioux, l'exposition ravive le désir d'exotisme nord-américain généré par le *Dernier des Mohicans* de Fenimore Cooper (1826) et les *Natchez* de Chateaubriand (1826) qui ont popularisé les canots d'écorce.

## Modèles de canots d'écorce

- 4 Canot micmac  
Attribué aux Indiens Micmacs, avant 1842.  
© Musée national de la Marine/A. Fux / Inv. 37 EX 11
- 5 Canot Huron-Wendat  
Attribué aux Indiens Hurons-wendat, avant 1826.  
© Musée national de la Marine/A. Fux / Inv. 1 BF 13
- 6 Canot malécite  
Attribué aux Indiens Passamaquoddiens.  
© Musée national de la Marine/A. Fux / Inv. 37 EX 9
- 7 Canot wabanaki icimán  
Attribué aux Indiens Ottawas, avant 1826.  
© Musée national de la Marine/A. Fux / Inv. 37 EX 3
- 8 Canot Cree  
Anonyme, avant 1856.  
© Musée national de la Marine/A. Fux / Inv. 37 EX 10



4



5



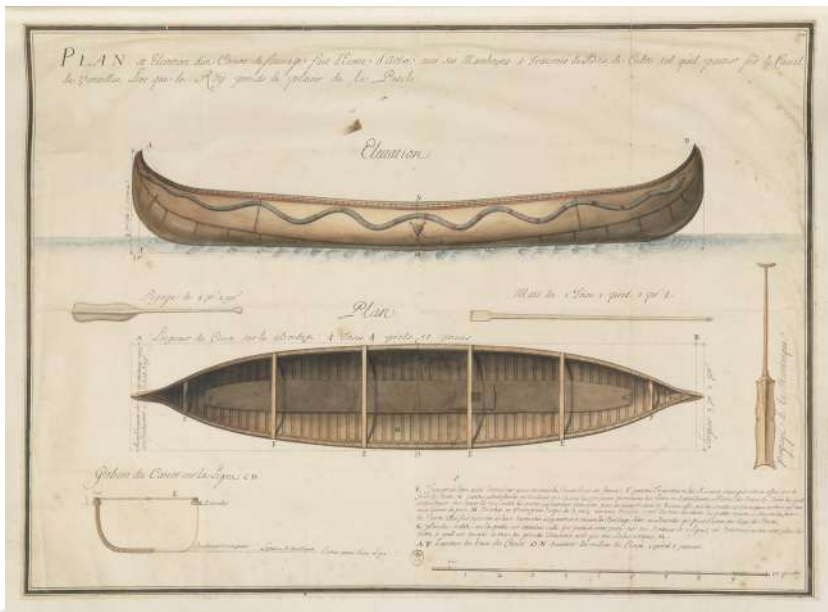
6



7



8



3 Plan et elevation d'un canot de sauvage fait d'écorce d'arbre avec ses membrures et traverses de bois de cèdre tel qu'il parloit sur le canal de Versailles, lors que le Roy prends le plaisir de la pesche, anonyme, vers 1730. (Bibliothèque nationale de France)





# Les canoës, objets de collection et porteurs d'imaginaire

Parfois appelés chambres des merveilles ou cabinets de raretés naturelles, les cabinets de curiosités sont nés à la Renaissance du désir des Humanistes et de certains aristocrates de comprendre le monde. Tous les arguments, scientifiques ou esthétiques, sont avancés pour collectionner des objets et constituer un cabinet de curiosités. Les plus importants seront à la base des grands musées européens.

L'exploration du Nouveau Monde participe dès les premières découvertes à la diversité des collections.

De culture orale, nomades pour la plupart, les communautés amérindiennes sont représentées par leurs objets les plus spectaculaires : vêtements, ustensiles et armes. Les canots d'écorce, par leur nouveauté et leurs décors, sont recherchés.

Quelques exemplaires sont rapportés par les premiers navigateurs, tel Thomas Aubert qui expose à Rouen en 1509 des canots de Terre-Neuve. D'autres rejoignent les cabinets de curiosités des commanditaires des expéditions.

Grâce au canot d'écorce, les collectionneurs matérialisent leur imaginaire d'aventure absolue : le retour aux sources de la vie, dans une nature vierge d'intervention humaine.

Les plus anciens canots d'écorce qui figurent aujourd'hui dans des collections de musée ont été acquis au XIX<sup>e</sup> siècle. Même si les premières embarcations rapportées ont disparu, il en

est resté quelques traces écrites. Ainsi, Pierre Mervault mentionne que durant le siège de La Rochelle en 1628, deux soldats embarquèrent dans un « bateau de sauvage » pour tenter de rompre le blocus maritime qu'imposait Richelieu à la ville protestante. La Bibliothèque nationale de France a conservé la mémoire d'un grand canot d'écorce (plus de 9 m), qui a été intégré vers 1730 à la flottille royale de Louis XV à Versailles.

Dès le XVII<sup>e</sup> siècle, les communautés amérindiennes proposent des modèles réduits de canots aux Européens. Rapidement fabriqués, ils sont facilement échangeables contre de petits objets (tissu, couteau, etc.) et aisément transportables par leurs acheteurs. Nombre de ces petits modèles, dont le commerce perdure aujourd'hui, sont conservés en France.

Notons qu'à partir de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le kayak, embarcation en peau de phoque des Inuits, et sa pagaie double, suivent une évolution comparable dans les cabinets de curiosités et les musées.

En 1845, le peintre américain George Catlin installe à Paris son *Indian Gallery* qu'il a créée en 1838. Mêlant portraits peints d'Indiens des plaines et spectacles de danses effectuées par un groupe de Sioux, l'exposition ravive le désir d'exotisme nord-américain généré par le *Dernier des Mohicans* de Fenimore Cooper (1826) et les *Natchez* de Chateaubriand (1826) qui ont popularisé les canots d'écorce.

## Légendes des photos

- 1 Canoës du Cabinet de curiosités du marquis de Robien (1698-1756). © J-M Salingue - Musée des beaux-arts de Rennes
- 2 Frank Atwin en 1920, photo E.T. Adney. Atwin est Passamaquoddy (New Brunswick-Maine).
- 3 Plan et élévation d'un canot de sauvage fait d'écorce d'arbre avec ses mambres et traverses de bois de cèdre tel qu'il paroist sur le canal de Versailles, lors que le Roy prends le plaisir de la pesche, anonyme, vers 1730. © Bibliothèque nationale de France

## Modèles de canots d'écorce

- 4 Canoë micmac. Attribué aux Indiens Micmacs, avant 1842. © Musée national de la Marine/A. Fux / Inv. 37 EX 11
- 5 Canoë Huron-Wendat. Attribué aux Indiens Hurons-wendat, avant 1826. © Musée national de la Marine/A. Fux / Inv. 1 BF 13
- 6 Canoë malécite. Attribué aux Indiens Passamaquoddy. © Musée national de la Marine/A. Fux / Inv. 37 EX 9
- 7 Canoë wābanāki tćimān. Attribué aux Indiens Ottawas, avant 1826. © Musée national de la Marine/A. Fux / Inv. 37 EX 3
- 8 Canoë Cree. Anonyme, avant 1856. © Musée national de la Marine/A. Fux / Inv. 37 EX 10

# Le canotage français, ou l'impossible canot d'écorce



1

1 Régates de Saint-Cloud par E. Riou, *Le Monde Illustré* 16 mai 1858.



2 J.A. Fowler, président de la Société Nautique de la Gironde (Bordeaux) sur son podoscaph, *Le Monde Illustré* 31 août 1878.

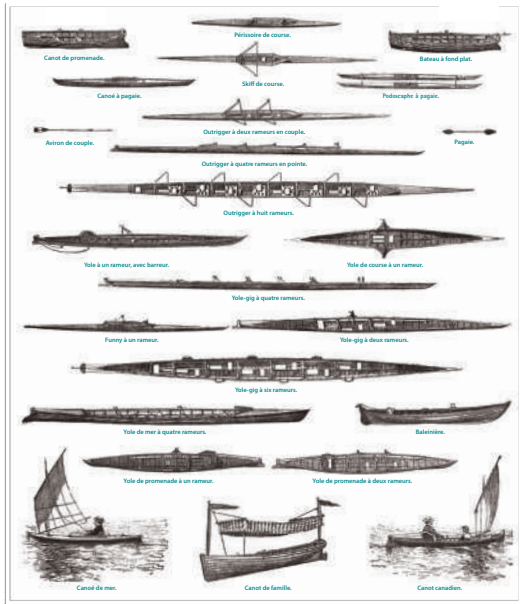
À début du XIX<sup>e</sup> siècle, le canot d'écorce est connu mais il reste un objet exotique au même titre que le kayak inuit. Quand ils veulent aller sur l'eau, les Français se tournent vers les canots à la voile et à l'aviron, embarcations à quille utilisées pour le service des ports et des navires. Nourris du récit des grands voyages autour du monde, et des romans qui s'en inspirent, ces premiers plaisanciers se rêvent en marin et jouent aux explorateurs. Alors qu'au Canada le « canotage » est la navigation en canot, celui de forme amériindienne, en France c'est le canot de la Marine qui donne son nom au « canotage ». Ce néologisme apparu à Paris à la fin des années 1830 désigne à la fois la promenade et les régates qui sort à l'origine des actuels sports nautiques.

À partir des années 1850, ces premiers canots ne suffisent plus à combler les canotiers. Avec les constructeurs de plaisance, ils inventent une mosaïque d'embarcations spécifiques : des yoles de promenade ou de course à l'aviron, des dériveurs à voile, « clippers », de plus en plus tolés. D'autres canotiers, plus individualistes, aventureux ou moins fortunés, réinventent la pagaie double. De petites embarcations apparaissent alors : des « périssoires », monoplaces faits de trois planches, et des « podoscaphes », composés de deux flotteurs réunis par un pont transversal sur lequel les canotières ou les canotiers se tiennent debout ou assis. Quelques années plus tard, viendront les balladeuses plus sûres.

Dans les années 1880, le mot « canoté » apparaît dans le lexique français non pour désigner les canots de type nord-américain, mais des petites embarcations portées et à pagaie double, semblables au *Rob Roy* mis au point par l'Écossais MacGregor en 1865, ou des yoles, elles aussi portées pour faire de longues croisières en rivière ou en mer. Transformables à l'aviron, à la pagaie, voire à la voile, grâce à des dispositifs ingénieux, l'habitude fut prise d'appeler ces yoles « canoté français » pour les distinguer des « canadiens ».

Le public français rencontre les premiers canotés canadiens de loisir lors de l'Exposition Universelle de Paris en 1878. En 1880, la revue « Le Yacht » s'intéresse à la mode du « canoeing » en Angleterre et, rapidement, les constructeurs parisiens imitent les bateaux venus d'outre-atlantique. Mais, bien que la pagaie simple des Américains soit connue et susceptible d'être employée elle n'est pas utilisée. Dans son catalogue de 1887, Teller, le grand constructeur parisien, propose un « Indiana ». Avec ce nom, l'imaginaire du canotage évolue et, cette fois, certains canotiers peuvent jouer au trappeur et au « sauvage ».

3 Yole de course à deux rameurs avec barreur (vers 1860), collection privée.



4 Illustrations tirées de *Le Sport de l'aviron*, Philippe Daryl, 1895 / Affiche Carré des canotiers.



5 Périssoires de course et périssoire double de loisir sur la Loire à Orléans avant 1914 / collection Louis Pillon.



6 Capitaine Mayne-Reid, *Vers l'Alaska en Canoté*, éditions Jules Tallandier. Otwell Bin, *La Piste de l'Aventure*, éditions Jules Tallandier.



# Le canotage français, ou l'impossible canot d'écorce

**A**u début du XIX<sup>e</sup> siècle, le canot d'écorce est connu mais il reste un objet exotique au même titre que le kayak inuit.

Quand ils veulent aller sur l'eau, les Français se tournent vers les canots à la voile et à l'aviron, embarcations à quille utilisées pour le service des ports et des navires. Nourris du récit des grands voyages autour du monde, et des romans qui s'en inspirent, ces premiers plaisanciers se rêvent en marin et jouent aux explorateurs.

Alors qu'au Canada le « canotage » est la navigation en canot, celui de forme amérindienne, en France c'est le canot de la Marine qui donne son nom au « canotage ». Ce néologisme apparu à Paris à la fin des années 1830 désigne à la fois la promenade et les régates qui sont à l'origine des actuels sports nautiques.

À partir des années 1850, ces premiers canots ne suffisent plus à combler les canotiers. Avec les constructeurs de plaisance, ils inventent une mosaïque d'embarcations spécifiques : des yoles de promenade ou de course à l'aviron, des dériveurs à voile, « clippers », de plus en plus toilés. D'autres canotiers, plus individualistes, aventureux ou moins fortunés, réinventent la pagaie double. De petites embarcations apparaissent alors : des « périssaires », monoplaces faits de trois planches, et des « podoscaphes » composés de deux flotteurs réunis par un pont transversal sur lequel les canotières ou les canotiers se

tiennent debout ou assis. Quelques années plus tard, viendront les baladeuses plus sûres.

Dans les années 1880, le mot « canoë » apparaît dans le lexique français non pour désigner les canots de type nord-américain, mais des petites embarcations pontées et à pagaie double, semblables au *Rob Roy* mis au point par l'Écossais MacGregor en 1865, ou des yoles, elles aussi pontées pour faire de longues croisières en rivière ou en mer. Transformables à l'aviron, à la pagaie, voire à la voile, grâce à des dispositifs ingénieux, l'habitude fut prise d'appeler ces yoles « canoë français » pour les distinguer des « canadiens ».

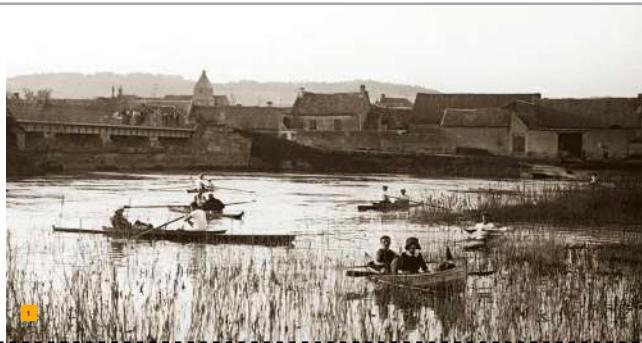
Le public français rencontre les premiers canoës canadiens de loisir lors de l'Exposition Universelle de Paris en 1878. En 1880, la revue « Le Yacht » s'intéresse à la mode du « canoeing » en Angleterre et, rapidement, les constructeurs parisiens imitent les bateaux venus d'outre-atlantique. Mais, bien que la pagaie simple des Amérindiens soit connue et susceptible d'être employée elle n'est pas utilisée.

Dans son catalogue de 1887, Tellier, le grand constructeur parisien, propose un « Indiana ». Avec ce nom, l'imaginaire du canotage évolue et, cette fois, certains canotiers peuvent jouer au trappeur et au « sauvage ».

## Légendes des photos

- 1 Régates de Saint-Cloud par E. Riou, *Le Monde Illustré* 16 mai 1858.
  - 2 J.A. Fowler, président de la Société Nautique de la Gironde (Bordeaux) sur son podoscaph, *Le Monde illustré* 31 août 1878
  - 3 Yole de course à deux rameurs avec barreur (vers 1860), collection privée
  - 4 Illustrations tirées de *Le Sport de l'aviron*, Philippe Daryl, 1895. Affiche Carré des canotiers
  - 5 Périssaires de course et périssaire double de loisir sur la Loire à Orléans avant 1914, collection Louis Pillon
  - 6 Capitaine Mayne-Reid, *Vers l'Alaska en Canoë*, éditions Jules Tallandier.
- Ottwell Bin, *La Piste de l'Aventure*, éditions Jules Tallandier.

# Rêve d'exploration en France le canoë canadien en bois, importé et imité



1

1. Croisière de la Fédération des Rameurs Indépendants (FRI) de Joinville (Haute-Marne) à Joinville-le-Pont en 1912. Canoës français, canoës canadiens et périssoires constituaient la flottille. Plaque de verre, collection Carré des canotiers



2. Bulletin du Canoë Club de France, source Bibliothèque du tourisme et des voyages Germaine Tillon (Paris 16<sup>e</sup>).

À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, les canotiers perçoivent les limites de leurs embarcations. Leur désir d'exploration des rivières est bridé par les contraintes de leurs bateaux : envergure et position du rameur tourné vers l'arrière pour le canoë français, inconvénient de la périssoire et faible qualité nautique de la baladeuse.

Dès les années 1830-40, des ateliers nord-américains tentent de construire en bois des canoës sur le modèle des canoës d'écorce. Ce sont d'abord des embarcations creusées dans un tronc de tilleul, mais la technique est trop incertaine et l'assemblage à franc-bord de larges bordées remplace ses premiers essais. D'autres expérimentent la fabrication d'embarcations en encollant de larges feuilles de papier. En 1870, le Canadien John Stephenson dépose le brevet de construction en lattes transversales à feuillures, mises en forme sur un moule, le « cedar rib ». Quatre ans plus tard, il dépose celui de construction en lattes longitudinales, longues et fines, assemblées par feuillures sur des membrures transversales. La ville de Peterborough (Ontario) devient le centre de gravité de la construction des canoës en bois.

Après l'Exposition Universelle de Chicago de 1893, quelques canoës fabriqués au Canada sont importés en France. Ils concurrencent les premiers essais sortis des ateliers français qui copient une forme canadienne mais en conservant leur technique d'assemblage à franc-bord ou à clins. Quelques constructeurs, comme Hanne ou Teller, essaient les techniques de fabrication à larges bordées ou en papier, mais, très vite, le façonnage en petites lattes longitudinales sur membrures s'impose.



3. Écusson du Canoë Club de France.



4. Canoë « indien » construit par J. Hanne, à Boulogne-sur-Seine, vers 1880, collection Carré des canotiers

Le Canoë Club de France (CCF) et la section nautique du Touring Club de France, tous deux fondés en 1904, structurent le tourisme en rivière avec leurs guides, cartes, itinéraires et étapes. Adaptés aux longs voyages sur l'eau, le « canoë français » est essentiellement utilisé à l'aviron. Pour le transformer plus commodément en canoë à la pagaie, Georges Seyler aîné dépose en 1910 le brevet d'une « boîte à ramer » amovible.

Mais les rivières les plus petites et les plus vives restent inaccessibles à l'aviron. Comme au Canada, ce domaine sera celui de la pagaie. Toutefois, avant que le CCF ne diffuse la technique de la pagaie simple suite aux démonstrations du Canadien Smyth en 1925, les pagayeurs continuent de naviguer avec les pagaies doubles des périssoires. Loin de disparaître, ces dernières deviennent des jouets nautiques sur les plages et baignades fluviales et la mode du « construis toi-même » permet à tout un chacun de s'en construire une.

Après la Grande guerre, un véritable engouement se crée autour des canoës dits canadiens (ou « canadiennes »). Pour répondre à la demande, les chantiers se multiplient. L'élargissement du public est favorisé par l'intégration des canoës canadiens dans les flottilles de location des chantiers nautiques, des guinguettes puis des campings et par leur diffusion commerciale par le BHV ou Manufrance. Aux côtés de la bicyclette, le canoë devient symbole des loisirs. Il l'est encore aujourd'hui.

- 4. Halte à Léon (Landes), sur la route des lacs. Goldner photographe, collection Carré des canotiers
- 5. Passage du barrage par portage. Goldner photographe, collection Carré des canotiers
- 6. Croisière sportive sur la Creuse. Goldner photographe, collection Carré des canotiers
- 7. Le Lavandou (Var), départ pour Port-Cros. Goldner photographe, collection Carré des canotiers.

9. Croisière sur l'Ognon (Doubs) à bord du cedar rib Peterborough Le Coquet, 1909. Photo Ernest Sexe, © éditions le Canotier



4



5



6



7



9



# Rêve d'exploration en France

## le canoë canadien en bois, importé et imité

À la fin du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, les canotiers perçoivent les limites de leurs embarcations. Leur désir d'exploration des rivières est bridé par les contraintes de leurs bateaux : envergure et position du rameur tourné vers l'arrière pour le canoë français, inconfort de la périssière et faible qualité nautique de la baladeuse.

Dès les années 1830-40, des ateliers nord-américains tentent de construire en bois des canoës sur le modèle des canots d'écorce. Ce sont d'abord des embarcations creusées dans un tronc de tilleul, mais la technique est trop incertaine et l'assemblage à franc-bord de larges bordés remplace ces premiers essais. D'autres expérimentent la fabrication d'embarcations en collant de larges feuilles de papier.

En 1879, le Canadien John Stephenson dépose le brevet de construction en lattes transversales à feuillures, mises en forme sur un moule, le « cedar rib ». Quatre ans plus tard, il dépose celui de construction en lattes longitudinales, longues et fines, assemblées par feuillures sur des membrures transversales. La ville de Peterborough (Ontario) devient le centre de gravité de la construction des canoës en bois.

Après l'Exposition Universelle de Chicago de 1893, quelques canoës fabriqués au Canada sont importés en France. Ils concurrencent les premiers essais sortis des ateliers français qui copient une forme canadienne mais en conservant leur technique d'assemblage à franc bord ou à clins. Quelques constructeurs, comme Hanne ou Tellier, essayent les techniques de fabrication à larges bordés ou en papier, mais, très vite, le façonnage en petites lattes longitudinales sur membrures s'impose.

Le Canoë Club de France (CCF) et la section nautique du Touring Club de France, tous deux fondés en 1904, structurent le tourisme en rivière avec leurs guides, cartes, itinéraires et étapes. Adapté aux longs voyages sur l'eau, le « canoë français » est essentiellement utilisé à l'aviron. Pour le transformer plus commodément en canoë à la pagaie, Georges Seyler aîné dépose en 1910 le brevet d'une « boîte à ramer » amovible.

Mais les rivières les plus petites et les plus vives restent inaccessibles à l'aviron. Comme au Canada, ce domaine sera celui de la pagaie. Toutefois, avant que le CCF ne diffuse la technique de la pagaie simple suite aux démonstrations du Canadien Smyth en 1925, les pagayeurs continuent de naviguer avec les pagaies doubles des périssières. Loin de disparaître, ces dernières deviennent des jouets nautiques sur les plages et baignades fluviales et la mode du « construis toi-même » permet à tout un chacun de s'en construire une.

Après la Grande guerre, un véritable engouement se crée autour des canoës dits canadiens (ou 'canadiennes'). Pour répondre à la demande, les chantiers se multiplient.

L'élargissement du public est favorisé par l'intégration des canoës canadiens dans les flottilles de location des chantiers nautiques, des guinguettes puis des campings et par leur diffusion commerciale par le BHV ou Manufrance.

Aux côtés de la bicyclette, le canoë devient symbole des loisirs. Il l'est encore aujourd'hui.

### Légendes des photos

- 1 Croisière de la Fédération des Rameurs Indépendants (FRI) de Joinville (Haute-Marne) à Joinville-le-Pont en 1912. Canoës français, canoës canadiens et périssières constituaient la flottille. Plaque de verre, collection Carré des canotiers
- 2 Bulletin du Canoë Club de France, source Bibliothèque du tourisme et des voyages Germaine Tillon (Paris 16e)
- 3 Écusson du Canoë Club de France.
- 4 Halte à Léon (Landes), sur la route des lacs. Goldner photographe, collection Carré des canotiers
- 5 Passage du barrage par portage. Goldner photographe, collection Carré des canotiers
- 6 Croisière sportive sur la Creuse. Goldner photographe, collection Carré des canotiers
- 7 Le Lavandou (Var), départ pour Port-Cros. Goldner photographe, collection Carré des canotiers
- 8 Canoë « indien » construit par J. Hanne, à Boulogne-sur-Seine, vers 1880, collection Carré des canotiers
- 9 Croisière sur l'Ognon (Doubs) à bord du cedar rib Peterborough *Le Coquet*, 1909. Photo Ernest Sexe, © éditions Le Canotier

# Le Pavillon bleu à Olivet

## Le canoë n°30 de chez Grenier



2 Plaque émaillée Au Pavillon bleu.



3 Dessin d'un éléphant, symbole du lieu, peint sur la coque d'une yole appartenant à M. Grenier.

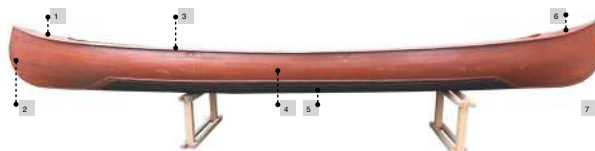
À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, de nouveaux quartiers se développent à Orléans à l'extérieur des boulevards. Les bords du Loiret à Olivet deviennent une destination privilégiée avec des restaurants, guinguettes et loueurs de bateaux comme L'Eldorado, Madagascar ou le Pavillon bleu.

La famille Grenier, propriétaire d'un théâtre électrique, parcourait la France lorsque la Première Guerre mondiale a brutalement mis un terme à cette activité nomade. Elle décide alors de s'établir à Olivet et de créer le Pavillon bleu dans les années 1916/1917. L'établissement construit le long du Loiret est probablement une des dernières guinguettes construites. C'est un abri surmonté d'une galerie couverte avec une tourelle en bois à chaque extrémité. Cette architecture singulière en fait l'un des plus beaux lieux du Loiret.

L'établissement possédait un bateau qui faisait la navette entre le pont d'Olivet, où arrivait le tramway, et le ponton du restaurant. Sur place, outre la possibilité de se divertir et se restaurer, des canots pouvaient être loués pour des promenades sur la rivière.

On pouvait voir des éléphants au Pavillon bleu ! En effet lorsqu'Alexandre Palisse (gendre de la famille Grenier) passait à Orléans pour la grande foire, il amenait ses éléphants se désaltérer dans le Loiret. Les Grenier maîtrisaient leur communication et ces instants furent immortalisés sur des photos et des cartes postales. L'éléphant devint un emblème sur les bateaux appartenant à la famille Grenier.

Après le décès en 1920 d'Ernest Grenier, son fils Edouard reprend l'établissement avec sa mère. Etant sans descendance, l'établissement change par la suite plusieurs fois de mains. Baptisé un temps « Les Quatre Saisons », il est aujourd'hui redevenu Le Pavillon bleu !



Canoë canadien du Pavillon bleu de chez Grenier vers 1925 / collection privée. Long : 4,96 m, Larg : 0,98 m, Creux : 0,34 m

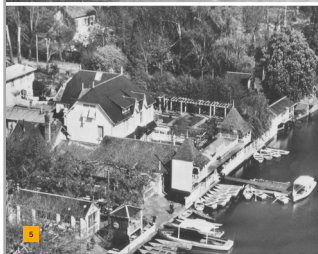
- 1 Pontage avant (1a, détail pontage, inscription 30 / pavillon bleu).
- 2 Étrave avant.
- 3 Liston.
- 4 Bordés (acajou).
- 5 Quilles d'échouage.
- 6 Pontage arrière (6a, détail pontage, inscription pavillon bleu / olivet).
- 7 Étrave arrière.
- 8 Membresures ployées.



- 1 Le Pavillon bleu aujourd'hui vu depuis le Loiret.
- 4 M. Grenier dans un canoë canadien sur le Loiret ; on devine l'éléphant peint sur la proue, vers 1925. Source Archives Départementales 45 / coll. Grenier 6 num 31.
- 5 Vue aérienne de l'établissement / carte postale ancienne.
- 6 Bateau de la famille Grenier faisant la liaison sur le Loiret. Il est ici tiré à l'abri au Pavillon bleu. Source Archives Départementales 45 / coll. Grenier 6 num 31.
- 7 Diversité des embarcations sur le Loiret aux abords du Pavillon bleu, canoë français, youyou, hydrocycle / carte postale ancienne.



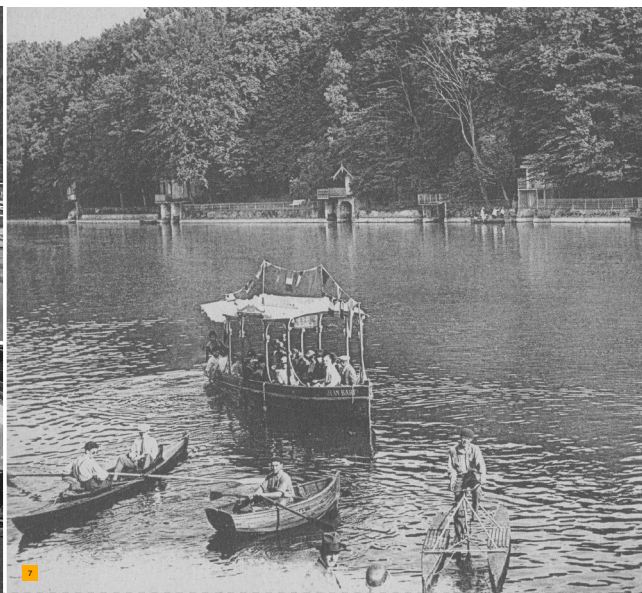
4



5



6



7



# Le Pavillon bleu

## à Olivet – Le canoë n°30 de chez Grenier

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, de nouveaux quartiers se développent à Orléans à l'extérieur des boulevards. Les bords du Loiret à Olivet deviennent une destination privilégiée avec des restaurants, guinguettes et loueurs de bateaux comme L'Eldorado, Madagascar ou le Pavillon bleu.

La famille Grenier, propriétaire d'un théâtre électrique, parcourait la France lorsque la Première Guerre mondiale a brutalement mis un terme à cette activité nomade. Elle décide alors de s'établir à Olivet et de créer le Pavillon bleu dans les années 1916/1917. L'établissement construit le long du Loiret est probablement une des dernières guinguettes construites.

C'est un abri surmonté d'une galerie couverte avec une tourelle en bois à chaque extrémité. Cette architecture singulière en fait l'un des plus beaux lieux du Loiret.

L'établissement possédait un bateau qui faisait la navette entre le pont d'Olivet, où arrivait le tramway, et le ponton du restaurant.

Sur place, outre la possibilité de se divertir et se restaurer, des canots pouvaient être loués pour des promenades sur la rivière.

On pouvait voir des éléphants au Pavillon bleu ! En effet lorsqu'Alexandre Palisse (gendre de la famille Grenier) passait à Orléans pour la grande foire, il amenait ses éléphants se désaltérer dans le Loiret. Les Grenier maîtrisaient leur communication et ces instants furent immortalisés sur des photos et des cartes postales. L'éléphant devint un emblème sur les bateaux appartenant à la famille Grenier.

Après le décès en 1920 d'Ernest Grenier, son fils Édouard reprend l'établissement avec sa mère. Étant sans descendance, l'établissement change par la suite plusieurs fois de mains. Baptisé un temps « Les Quatre Saisons », il est aujourd'hui redevenu Le Pavillon bleu !

### Légendes des photos

Canoë canadien du Pavillon bleu de chez Grenier vers 1925, collection privée

Long : 4,96 m, larg : 0,98 m, creux : 0,34 m

1 Pontage avant (1a, détail pontage, inscription 30 / pavillon bleu).

2 Étrave avant.

3 Liston.

4 Bordés (acajou).

5 Quilles d'échouage.

6 Pontage arrière (6a, détail pontage, inscription pavillon bleu / olivet).

7 Étrave arrière.

8 Membrures ployées.

1 Le Pavillon bleu aujourd'hui vu depuis le Loiret.

2 Plaque émaillée Au Pavillon bleu.

3 Dessin d'un éléphant, symbole du lieu, peint sur la coque d'une yole appartenant à M Grenier.

4 M Grenier dans un canoë canadien sur le Loiret ; on devine l'éléphant peint sur la proue, vers 1925. Source Archives Départementales 45, coll. Grenier 6 num 31.

5 Vue aérienne de l'établissement / carte postale ancienne.

6 Bateau de la famille Grenier faisant la liaison sur le Loiret. Il est ici tiré à l'abri au Pavillon bleu. Source Archives Départementales 45, coll. Grenier 6 num 31.

7 Diversité des embarcations sur le Loiret aux abords du Pavillon bleu, canoë français, youyou, hydrocycle. Carte postale ancienne



[www.carredescanotiers.fr](http://www.carredescanotiers.fr)

# Carré des canotiers

11 quai de la Marne  
94340 Joinville-le-Pont  
association loi 1901 reconnue d'intérêt général