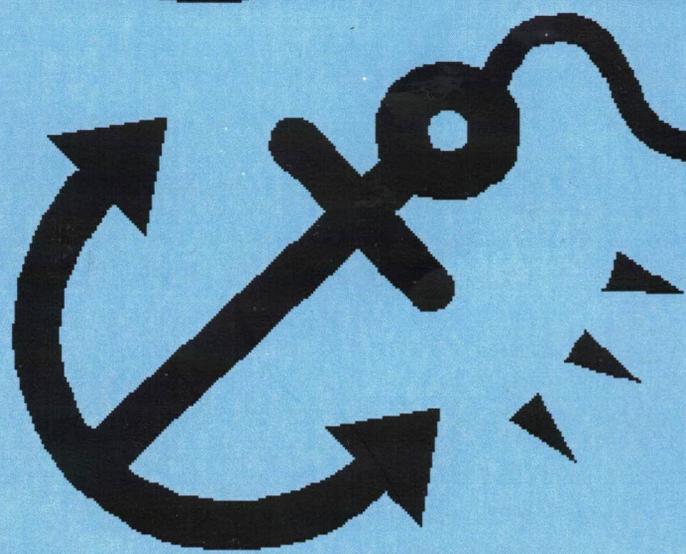


**136 ans
de pilotage
sur le Saint-Laurent**



136 ans de pilotage sur le Saint-Laurent



Le Moulin de La Chevrotière à Deschambault maintient, depuis quelques années, une exposition publique fort intéressante sur l'histoire maritime de ce village pittoresque.

On donne à cette rétrospective historique un nom tout aussi coloré : « Magiciens d'eau ». On y voit une maquette, à l'échelle du fleuve Saint-Laurent devant Deschambault. Surtout, on nous fait prendre contact avec ces magiciens d'eau, navigateurs de profession : marins, capitaines et pilotes, tous fils de Deschambault, qui sillonnent le fleuve Saint-Laurent depuis plus de 300 ans.

J'ai toujours été captivé par cette exposition. Quelque chose de très profond et de sacré vient me chercher. Mettant en lumière le passé naval de Deschambault, sans doute fait-elle vibrer en moi les racines maritimes de ma famille, mon père ayant été pilote sur le Saint-Laurent.

Par hasard, en faisant le tour de cette exposition, j'ai soudainement trouvé réponse à une question qui m'habitait depuis mon enfance. Cette question a pris naissance en moi en juillet 1941. J'avais alors onze ans. Enfants, à Deschambault, mes frères et moi, nous allions très souvent à la ferme de notre grand-père Fortunat Paquin. Nous étions fascinés par la vie à la ferme.

Pendant les vacances, grand-père Fortunat décida de mettre de l'ordre aux abords de sa remise. En fouillant en dessous d'une pile de vieilles planches de bois, on trouva soudain une ancre de bateau. « Mais d'où vient cette ancre? », demandai-je au grand-père? Celui-ci semblait surpris de réaliser que le plus vieux de ses petits-fils ignorait l'origine de cette ancre, pourtant un trésor de famille. « Mais, mon garçon, reprit mon grand-père, c'est l'ancre de mon oncle Joseph! ».

Le 6 janvier 1942, grand-père, lui, entra dans la vie éternelle. Durant toutes les années qui suivirent, je me disais à moi-même : « un jour, je saurai d'où vient cette ancre et qui était cet oncle Joseph ».

Environ 60 ans plus tard, je circulais tranquillement dans une section de cette exposition au Moulin. On y décrit les activités de construction navale qui eurent lieu sur les bords de la rivière La Chevrotière au 18^e et au 19^e siècle. Et, soudainement, je découvris qu'un dénommé Joseph Paquin, avec le concours d'Olivier Mérand, avait construit, en 1828, une goélette de 80 tonneaux. Et le nom de la goélette était « Sophia »!

Joseph Paquin ... goélette ... ! Ces trois mots, immédiatement, firent remonter en moi cette réponse de grand-père Paquin : « Mais, mon garçon, c'est l'ancre de mon oncle Joseph! ».

Je venais de trouver réponse à cette double question qui m'habitait depuis plus de 60 ans : « d'où vient cette ancre qui fait partie du trésor patrimonial de la Famille Paquin; et qui était cet oncle Joseph? »

Cette découverte me donna le goût de fouiller l'histoire maritime de notre Famille. On en trouve un résumé sur la plaque de bronze, qui accompagne l'ancre de la goélette Sophia, sur le monument commémoratif de la Famille Paquin.

L'exposition du Moulin de La Chevrotière a le grand mérite de révéler, à la population de notre région, les activités navales qui eurent lieu, au 18^e et au 19^e siècle, sur les bords de la rivière La Chevrotière.

Ce moulin, qui produisait du bois de charpente, et la proximité de la rivière firent de ce lieu un endroit tout désigné pour la construction navale au début de la colonie. Dès 1771, on y construisait une première goélette!¹

Joseph Bouchette, arpenteur général du Bas-Canada, publie en 1832 : *A topographical dictionary of the Province of Lower Canada.*² Voici ce qu'il dit sur les activités navales à La Chevrotière : « Plusieurs des habitants sont soit marins, soit constructeurs de navires, ce qui fait que trois ou quatre goélettes,

et parfois un brick de 200 tonnes, sont construits durant l'année » (traduction)³.

Gynette Tremblay, à la demande du Moulin de La Chevrotière, fit en 1991, une recherche bien documentée et fort intéressante sur la construction navale sur les bords de la rivière La Chevrotière au 18^e et au 19^e siècle. Cette recherche a été à l'origine de cette exposition « Magiciens d'eau » que l'on voit présentement au Moulin de La Chevrotière.

C'est donc grâce aux travaux de recherche de Gynette Tremblay que, maintenant, je sais qu'un de mes ancêtres, Joseph Paquin, a construit, en 1828, une goélette portant le nom de Sophia, sur les bords de la rivière La Chevrotière.⁴

Depuis lors, la goélette Sophia a disparu, « ayant subi des âges l'irréparable outrage ». Mais son ancre a survécu! Léguée de père en fils, elle est parvenue jusqu'à nous. Elle a même subi les affres de cet incendie de 1922, qui détruisit de fond en comble la maison de mon grand-père Fortunat. Avec fierté, ayant résisté aux vents et aux marées, elle se tient maintenant debout sur ce monument commémoratif de la Famille Paquin. L'ancre de la goélette Sophia est un témoin du passé maritime de Deschambault.

Pendant un siècle, soit de 1771 à 1871, 59 navires furent construits à La Chevrotière.⁵ C'est dans la foulée de cette construction navale que Joseph Paquin, avec le concours d'Olivier Mérand, construisit sa goélette « Sophia » et la grée de cette ancre.⁶

Cette goélette a été le point de départ d'une tradition maritime qui s'est établie au cours des ans dans la Famille Paquin. Six de ses membres, sur une période de 136 années, embrasseront la profession de pilote sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal. Voici leur histoire.

Joseph Paquin (1781-1866)

Joseph Paquin, grand-oncle de mon grand-père Fortunat Paquin, est né le 24 avril 1781, à Deschambault. Le 28 janvier 1812, il épouse, en cette paroisse, Josette-Marie Bouchard.⁷

À cette époque, on en est encore au début du pilotage. Bon nombre de navigateurs tentent leur chance. L'organisation systématique du pilotage, entre Québec et Montréal, ne viendra qu'avec la mise en place, par le Gouvernement fédéral, de la Commission du Havre de Montréal, en 1873. Jean Leclerc, spécialiste en histoire maritime, dit de cette période qu'elle en fut une de « libre entreprise ». Chaque pilote est laissé à lui-même. Chacun est un peu un « entrepreneur indépendant ». « Le pilote, écrit Jean Leclerc, doit trouver lui-même les navires océaniques à piloter et offrir ses services aux capitaines ».⁸

Cléophas Auger, dans son livre : *Le Pilotage du Saint-Laurent de Québec à Montréal*, a écrit que Joseph Paquin reçut son certificat de pilote, de la Maison de la Trinité, le 7 juin 1825.⁹

Comme nous l'avons déjà vu, Joseph Paquin lance sa goélette « Sophia » sur les bords de la rivière La Chevrotière en 1828. Il utilise ce bateau pour faire du cabotage. Quand l'occasion se présente, il s'en sert aussi pour aborder certains voiliers étrangers et offrir ses services de pilote de Québec à Montréal. Cléophas Auger rappelle, qu'à l'époque de la voile, un pilote, généralement, ne pouvait faire le trajet de Québec à Montréal que deux ou trois fois dans le cours d'une saison.¹⁰

L'exercice de son métier de navigateur et de pilote semble avoir profité à Joseph Paquin sur le plan financier. En effet, on peut voir, en parcourant les livres des enregistrements des navires dans le port de Québec (shipping registers), qu'en 1854, il prête sur hypothèque aux propriétaires du navire Santa Clara. Il s'agit d'une goélette trois mâts de 137 tonneaux.¹¹

Joseph Paquin et son épouse, Josette-Marie Bouchard, eurent dix enfants. Le plus jeune, unique garçon survivant, Sévère-Joseph, deviendra pilote après son père.

On ne trouve nulle part l'acte de décès de Joseph Paquin. On a des raisons de croire qu'il s'est noyé dans le Saint-Laurent. En effet, le Registre paroissial de Grondines indique que le 15 juin 1866, on a inhumé, dans le cimetière, le corps d'un homme, non identifié, trouvé mort dans le fleuve.¹²

Le métier de navigateur et de pilote était très dangereux au 19^e siècle. La population de Deschambault en fit la triste expérience à plusieurs reprises.¹³

Sévère-Joseph Paquin (1830-1872)

Fils du précédent, Sévère-Joseph Paquin voit le jour à Deschambault, le 28 novembre 1830.¹⁴ Il est le plus jeune d'une famille de dix enfants et le seul garçon survivant.¹⁵ On peut en déduire que très jeune, il doit avoir pris part aux voyages de son père sur le fleuve.

Dans les registres paroissiaux de Deschambault et de Grondines, Sévère-Joseph Paquin signe tantôt Joseph Paquin, tantôt Sévère Paquin.

Dans l'acte de son mariage, le 28 janvier 1867 à Deschambault, le curé dit de lui qu'il exerce la profession de pilote.¹⁶

Son père et lui brassent de bonnes affaires. Dès 1855, Sévère-Joseph, à l'âge de 25 ans, avec un marin de Sainte-Anne-de-la-Pérade, fait construire un navire à Lotbinière. Il s'agit d'une goélette deux mâts, jaugeant 103 tonneaux, et enregistrée sous le nom de « Virginie » dans le registre du port de Québec.¹⁷ La loi britannique veut que tout navire, jaugeant 100 tonneaux et plus, soit enregistré au port de Québec.

Il faut noter le nom de cette goélette. En effet, « Virginie » est le nom de la future épouse de Sévère-Joseph. Il s'agit de Virginie Chavigny de la Chevrotière. Elle et lui convoleront en justes noces, le 28 janvier 1867, à Deschambault.¹⁸ Ils n'eurent pas d'enfants. Pourquoi ont-ils attendu si longtemps avant de se marier? Seules les vagues de la mer pourraient le dire...

En 1864, Sévère-Joseph fait construire, à Grondines, un autre navire enregistré au port de Québec sous le nom de « La Canadienne ». Il s'agit d'une goélette deux mâts jaugeant 108 tonneaux.¹⁹

Le 30 janvier 1872, il signe comme témoin à un mariage à Grondines.²⁰ Il fait encore de même, le 9 avril 1872.²¹ Et puis,

c'est le grand silence de la mer. Comme dans le cas de son père, nulle part on ne trouve son acte de décès.

Au cours de 1872, sa veuve se rend vivre avec son frère, Georges Chavigny de la Chevrotière, curé de Saint-Ubalde. Le 10 septembre 1872, elle signe comme témoin à un baptême à Saint-Ubalde. Son frère, le curé, écrit dans l'acte du baptême qu'elle est la veuve de Joseph Paquin. Il se ravise et raie les mots « veuve de Joseph Paquin », comme si sa sœur et lui n'étaient pas certains qu'il fût vraiment décédé.²²

La mort de Sévère-Joseph Paquin semblait donc entourée de mystère. Elle fut cependant confirmée dans les mois qui suivirent, car la belle Virginie, de nouveau, convola en justes noces, et cette fois avec Alfred Denis, à Saint-Ubalde, le 18 juin 1873.²³

Sévère-Joseph Paquin, comme son père avant lui, est disparu dans les eaux du fleuve au cours de l'année 1872. On n'a jamais retrouvé son corps. La profession de pilote, au 19^e siècle, on en conviendra, était souvent périlleuse. Prenons-en pour preuve ce court article paru dans le journal *L'Événement* du 2 août 1891 :

« Le pilote (Bouillé) d'un steamer (Flamboro), qui se trouve actuellement au quai Ross, à Trois-Rivières, a failli se noyer jeudi. Il montait dans une échelle de corde conduisant au bateau, quand un madrier, qu'on embarquait à bord, vint frapper violemment l'échelle. Le pilote perdit l'équilibre et tomba à l'eau. Le courant est très fort à cet endroit et ce n'est qu'après des efforts pénibles qu'il parvint à saisir l'échelle. Dans sa lutte contre le courant, il avait épuisé ses forces. On dut lui passer une corde autour du corps et le hisser sur le bateau presque sans vie. »²⁴

Azarias Paquin (1874-1947)

Azarias-Émérich Paquin voit le jour à Deschambault, le 24 janvier 1874.²⁵ Selon Luc Delisle, la deuxième moitié du 19^e siècle marque le « début de l'âge d'or du pilotage ». ²⁶ C'est à cette époque que le jeune Azarias franchit les étapes qui feront de lui un pilote accompli. Il reçoit sa licence de pilote le 23 juin 1902.²⁷

Deux ans auparavant, en 1900, Cléophas Auger publiait son livre sur le pilotage entre Québec et Montréal. C'est un petit livre qui a cependant une grande importance sur le plan historique. L'auteur y met en lumière la place prépondérante des pilotes de Deschambault. Selon lui, au début du 20^e siècle, 60 % des pilotes de Québec à Montréal étaient originaires de ce village.

En 1900, trente-trois pilotes vivaient en cette paroisse. Bon nombre d'entre eux avaient été recrutés et formés par le capitaine Louis-Narcisse Bouillé, un digne fils de Deschambault.²⁸

On comprend que ce soit en ce village côtier que germa l'idée d'unir les pilotes en une corporation. À plusieurs reprises, leur assemblée annuelle se tint en ce lieu. On se réunissait à la Salle publique, en face de l'église. En 1895, le pilote Joseph Dussault ouvrit les portes de sa maison et l'assemblée eut lieu chez lui.²⁹ Les navigateurs ont profondément marqué la vie de Deschambault. On comprend pourquoi les armoiries de la paroisse sont couronnées d'une demi-roue de bateau.

Mais « les temps changent »! Les obligations des pilotes sont de plus en plus exigeantes. Les besoins scolaires des enfants et la vie de leur famille amènent de plus en plus de pilotes à s'établir dans un centre urbain, où ils seront plus près des bateaux qu'ils sont appelés à piloter à tour de rôle.

C'est ce qui amena Azarias Paquin à s'établir à Québec.³⁰ Il se marie à Notre-Dame de Québec, le 28 novembre 1906.³¹ Cependant, à l'âge de la retraite, il revient au pays de ses ancêtres, à Deschambault, où il décédera plus tard, le 9 mai 1947.³²

Émile Paquin (1878-1902)

Cinquante ans après le lancement de la goélette « Sophia », Émile Paquin voit le jour à Deschambault, le 27 janvier 1878.³³

Dans les rassemblements de la Famille Paquin, on parle abondamment des aventures maritimes de l'oncle Joseph et du cousin Sévère-Joseph.

Bercé par tous ces récits, tantôt fabuleux, tantôt tristes, le jeune Émile sent grandir en lui un appel puissant vers la mer. Lui aussi

sera navigateur et pilote. Le 3 novembre 1890, on célèbre en famille le 50^e anniversaire de mariage des grands-parents maternels d'Émile : Édouard Mayrand et Sophie Perron. On voit Émile sur la photo de famille prise à cette occasion. Il a alors douze ans et il porte le costume du Séminaire Saint-Joseph de Trois-Rivières : le surtout et le ceinturon vert.³⁴

Émile, qui veut devenir navigateur et pilote... que fait-il au Séminaire de Trois-Rivières? Ses deux oncles prêtres, les abbés Arsène Mayrand et Eugène Mayrand, doivent avoir concocté cette entrée au séminaire...

L'appel de la mer est puissant et tenace. Aussi, Émile ne reste au séminaire que quelques années. En effet, on retrouve son nom dans un *Rapport de l'administration du pilotage du district de Montréal pour les années 1894-1903*. Ce rapport montre qu'il a obtenu son brevet d'apprenti pilote, le 4 décembre 1900.³⁵

À l'automne 1902, on le retrouve cette fois 3^e maître sur le « S.S. Tiber ». S'il est 3^e maître, c'est donc dire qu'il a déjà fait son stage à l'École de Marine. Nous tenons cette information d'un article paru dans un journal que nous n'avons pas encore réussi à identifier. Cet article fait mention d'une lettre qu'Émile fait parvenir à sa famille. Dans cette lettre, il raconte que, lors de son dernier voyage entre Terre-Neuve et Louisbourg, le « S.S. Tiber » faillit sombrer à cause de difficultés de moteur.³⁶

Après quelques jours amarré au quai de Louisbourg, le « S.S. Tiber » reprend la mer et, mystère, disparaît sans laisser de traces.

Pendant toutes ces années, la famille Paquin n'a jamais su ce qui s'était vraiment passé. Ce n'est que dernièrement, en faisant des recherches sur Internet, que j'ai réussi à percer ce mystère.

En effet, c'est en « naviguant » sur la toile électronique, à la recherche d'informations sur le « S.S. Tiber », que je découvris le site du Musée maritime de l'Atlantique à Halifax (Maritime Museum of the Atlantic). Poussant plus loin mes recherches, quelle ne fut pas ma surprise de réaliser que le « S.S. Tiber » avait bel et bien fait naufrage, le 25 décembre 1902.³⁷



PILOTES SUR LE SAINT-LAURENT

Joseph Paquin, navigateur et pilote, construit et lança en 1828, la goélette *Sophia* sur les bords de la rivière Lachevroitière à Deschambault. Il utilisait cette goélette pour aller au devant des navires remontant le fleuve et offrir aux capitaines ses services de pilote. Ce fut le début d'une tradition maritime dans la Famille Paquin. Six de ses membres exerceront le métier de pilote sur le Saint-Laurent entre Québec et Montréal.

Joseph Paquin (1781-1866)

Sévère J. Paquin (1830-1872)

Azarias Paquin (1874-1947)

Emilie Paquin (1878-1902) de Canso le 25 décembre 1902.

Côme Paquin (1882-1903) Apprenti-pilote.

Samuel Paquin (1901-1977)

Cette ancre est celle de la goélette *Sophia*. Conservée dans la Famille Paquin, elle fut un des rares biens de la famille à résister à l'incendie de 1922 qui détruisit quatre maisons au centre du village dont celle de Fortunat Paquin. Cette ancre est un témoin du passé maritime de Deschambault.

Jacques Paquin

Deschambault, 3 juillet 2008

Quatrième centenaire de Québec



de pilote sur le Saint-Laurent. Dans son livre sur la paroisse du Bic, première station de pilotage sur le Saint-Laurent, Joseph-Désiré Michaud note « le prestige et la considération » dont jouissait la profession à cette époque.⁴²

Cet emballement pour la navigation tenait à plusieurs facteurs. Le premier fut sans doute le développement de la navigation à vapeur. On passait de la voile à la vapeur. Ce fut une évolution incroyable. Alors qu'il fallait parfois presque un mois pour monter un voilier de Québec à Montréal, l'arrivée graduelle de la force de la vapeur permettait de faire le même voyage en quelques jours. Des emplois formidables s'offraient aux jeunes du pays, d'où cet enthousiasme pour la profession.

Deux événements majeurs donnèrent naissance à cet engouement : le premier voyage d'un bateau activé à la vapeur, entre Montréal et Québec, en 1809; la première traversée de l'Atlantique par un bateau mû par la vapeur, et construit à Québec, en 1827.

Montréal-Québec en bateau à vapeur! Depuis un certain temps, John Molson mûrissait ce projet dans son esprit. Le 9 octobre 1809, il lance l'« Accommodation », le premier bateau à vapeur du Canada. Après une période d'essai sur le fleuve, en face de Montréal, on est prêt pour le voyage. Le 1^{er} novembre 1809, à deux heures de l'après-midi, l'« Accommodation » quitte Montréal vers Québec. C'est après un voyage de 66 heures que le nouveau « steamer » parvient à accoster triomphalement au quai de Québec. C'est le premier bateau de ce genre à accoster à ce port. « Il est continuellement rempli de visiteurs », conclut un article du *Quebec Mercury*.⁴³

Le deuxième événement déclencheur d'enthousiasme fut la construction à Québec, en 1827, du « Royal William », le premier vapeur à aubes à traverser l'Atlantique Nord.⁴⁴

Devant toutes ces perspectives d'avenir, les jeunes du Québec manifestaient de plus en plus d'intérêt pour la profession de pilote. Mais ne peut devenir qui veut pilote de navire! En 1875, tout candidat doit avoir traversé l'Atlantique au moins trois fois sur un voilier. De plus, il doit avoir navigué sur le fleuve, entre Québec et Montréal, durant au moins cinq ans.⁴⁵

Côme Paquin, jeune et ambitieux, s'attaque résolument à la tâche. Déjà, à 18 ans, il obtient son brevet d'apprenti pilote. Mais, il meurt prématurément à 21 ans, pour des raisons que nous ignorons. Il est inhumé à Deschambault, le 3 octobre 1903.⁴⁶

Samuel Paquin (1901-1977)

Depuis le lancement de la goélette « Sophia », en 1828, trois générations de pilotes se sont succédé dans la Famille Paquin. On l'a vu, la mer est souvent sournoise et meurtrière. Cependant, en ce début du 20^e siècle, elle continue quand même de fasciner les jeunes. Les développements spectaculaires de la navigation sur le Saint-Laurent créent un effet d'emballement.

Le 13 janvier 1901, Samuel Paquin voit le jour à Deschambault.⁴⁷ C'est lui qui gardera vivante la tradition maritime de la Famille Paquin. Après quelques années d'études au Collège de Sainte-Anne-de-la-Pérade, il doit revenir à Deschambault pour remplacer son frère Robert dans l'entreprise familiale. En effet, ce dernier, conscrit par l'Armée, est envoyé, en 1918, pour prendre part à la Première Guerre mondiale, en Europe.

Samuel a toujours voulu être pilote, comme plusieurs jeunes de Deschambault à cette époque. Le 18 avril 1921, libéré de ses obligations familiales, il s'engage sur le « J.B. Ketchum », un navire enregistré à Montréal faisant le transport de marchandises entre les ports du Lac Érié et ceux du Golfe Saint-Laurent.⁴⁸

Le 10 juin 1924, il reçoit son certificat d'apprenti pilote.⁴⁹ Pendant les années qui suivent, il naviguera l'été comme apprenti pilote. L'hiver venu, il fait les voyages au long cours, entre le Canada et des ports outre-mer, tel que requis par le ministère de la Marine. Il suit aussi, en hiver, les cours de l'École de Marine et obtient son certificat de « Maître-côtier », le 3 avril 1928.⁵⁰

Après avoir passé les examens du ministère de la Marine, il obtient, le 11 juin 1929, sa licence de pilote pour le district de Montréal qui l'autorise à piloter les navires de Québec à Montréal.⁵¹ En plus d'être membre de la Corporation des pilotes, il fut aussi, pendant plusieurs années, « pilote de ligne » pour la Compagnie Dominion Coal et ensuite pour la Compagnie Clark Steamship.

Quand le district de Montréal (Québec-Montréal) fut divisé en deux à Trois-Rivières, en 1958, il opta pour le nouveau district Québec-Trois-Rivières.

L'arrivée des bateaux à vapeur, au 19^e siècle, a bousculé bien des traditions du monde maritime. Mais il y avait une tradition qui ne changeait pas sur le fleuve Saint-Laurent, et c'est celle de l'arrêt hivernal. Du début de décembre à la fin d'avril de chaque année, tout s'arrête sur le Saint-Laurent. C'est l'empire de la glace qui s'installe.

De tout temps, on a cru que la navigation hivernale sur le fleuve, était impossible. En 1932, une commission du gouvernement fédéral avait statué d'une façon catégorique : « l'impossibilité de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent ».⁵²

Deux pilotes vont prouver, 30 ans plus tard, qu'il est possible de naviguer sur le Saint-Laurent même en cette saison. Il s'agit de Samuel Paquin, pilote de Deschambault, et de Léopold Grondines, pilote de Grondines.

Le 17 février 1961, en plein hiver, Samuel Paquin reçoit l'ordre de se présenter à Québec afin de piloter, le lendemain, le navire « Maplebranch » jusqu'à Trois-Rivières. Le départ est fixé à 06h00, le samedi 18 février 1961. Le pilote Léopold Grondines doit l'accompagner.

Au jour et à l'heure fixés, les deux pilotes sont au poste et le bateau des « Marine Industries » laisse les quais de Québec en direction de Trois-Rivières. Tout va normalement et le « Maplebranch » se fraie un chemin parmi les nombreuses glaces qui flottent à la dérive sur le Saint-Laurent.

L'hiver, cependant, le fleuve est tout à fait imprévisible et souvent dangereux. En face de Sainte-Croix de Lotbinière, le navire rencontre un immense banc de brume. De la timonerie, on ne peut distinguer l'avant du navire. Il n'y a rien à faire! Il faut jeter l'ancre! Après cinq heures d'attente, la brume, enfin, se lève et le « Maplebranch » peut reprendre courageusement sa course en direction de Trois-Rivières, où il arrive à 18h00.

Sur les quais, il y a tout un comité de réception. Entre autres, deux pilotes de Montréal qui dirigeront, le lendemain,

le « Maplebranch », soit le dimanche 19 février 1961, jusqu'à la métropole.

Cette audacieuse épopée du « Maplebranch » fit sensation à Trois-Rivières. *Le Nouvelliste* du 20 février 1961 titrait, en grande manchette : « Exploit extraordinaire », « Le Maplebranch remonte le fleuve jusqu'à Sorel ». Le 18 février 1961, ce même journal avait publié en première page : « Le Maplebranch en train d'écrire une page d'histoire de la navigation d'hiver ». ⁵³

Samuel Paquin n'était pas peu fier d'avoir ainsi contribué à l'ouverture de la navigation hivernale sur le Saint-Laurent.

Ayant été victime d'un infarctus majeur en 1964, il dut prendre sa retraite après 43 ans de navigation, dont 35 ans de pilotage sur le Saint-Laurent.

Il mourut le 27 mars 1977 et fut inhumé à Deschambault, le 30 mars 1977. ⁵⁴ Le jour de ses funérailles, alors que l'on conduisait sa dépouille au cimetière, un imposant cargo, remontant le Saint-Laurent, fit entendre quatre longs coups de sirène. C'était le signal d'identification de mon père quand il était pilote actif sur le fleuve.

Et c'est ainsi que Samuel Paquin fit son entrée dans l'histoire maritime de Deschambault. Avec son décès, se terminèrent ces 136 années de pilotage sur le Saint-Laurent, pendant lesquelles on vit évoluer six pilotes de la Famille Paquin.

Jacques Paquin
Deschambault, le 3 juillet 2008
Quatrième centenaire de Québec

BIBLIOGRAPHIE

Livres de géographie et d'histoire

AUGER, Cléophas, *Le pilotage du Saint-Laurent, de Québec à Montréal*, Lévis, 1900.

BOUCHETTE, Joseph, *A Topographical dictionary of the Province of Lower Canada*, London, 1832.

CAMU, Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands-Lacs au temps de la voile – 1608-1850*, Hurtubise HMH, 1996.

DE LA CHEVROTIÈRE, Jacques, *Les Chavigny de la Chevrotière – En Nouvelle-France – À la Martinique*, Septentrion, 1997.

DELISLE, Luc, *La petite histoire de Deschambault – 1640-1963*, Québec, 1963.

LASSERRE, Jean-Claude, *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Hurtubise HMH, 1980.

LECLERC, Jean, *Les pilotes du Saint-Laurent, de Québec à Montréal au XIX^e siècle*, La Liberté, 1996.

MICHAUD, Joseph-Désiré, *Le Bic. Les étapes d'une paroisse*, Tome I, Québec, 1925.

TERRIEN, Paul, *Québec à l'âge de la voile*, Asticou, 1984.

TREMBLAY, Capitaine Raynald, *Biographie des marins du Saint-Laurent*, Québec, 1997.

TREMBLAY, Gynette, *Le site du Moulin de La Chevrotière – Lieu témoin d'un mode de vie*, Deschambault, 1991.

N. B. : On peut consulter cette recherche de 117 pages au Centre d'archives régional de Portneuf, à Deschambault.

WOODS, Jr., Shirley E., *La saga des Molson – 1763-1983*, Éditions de l'Homme, 1983.

Archives, dictionnaires, registres, sites Internet

- ARP** – « Centre d'archives régional de Portneuf »,
Fonds Jacques Paquin – 2008, Deschambault, Québec.
- DBC** – « Dictionnaire biographique du Canada », vol. VII,
Presses de l'Université Laval, 1988.
- DFP** – « Dictionnaire des Familles Paquin »,
Association des Familles Paquin, 1997.
- MMA** – « Maritime Museum of the Atlantic – Halifax »,
www.museum.gov.ns.ca/mma/shipwrecks/S.S. Tiber.
- NTF** – « Les nouveaux textes français »,
Classe de troisième, Hachette, 1963.
- RPD** – « Registre paroissial de Deschambault »,
Fabrique de Deschambault, 1713.
- RPG** – « Registre paroissial de Grondines »,
Fabrique de Grondines, 1680.
- RPU** – « Registre paroissial de Saint-Ubalde »,
Fabrique de Saint-Ubalde, 1886.
- TSC** – « Tide Tables and Ship Chanel, From Father Point
to Montreal », Department of Marine, Ottawa, 1920.
- TSP** – « Tide Tables and Ship Chanel, From Father Point
to Montreal », Department of Marine, Ottawa, 1930.

Références

- 1 TREMBLAY, Gynette, p. 171.
- 2 DBC, VII, p. 107.
- 3 BOUCHETTE, p. La.
- 4 TREMBLAY, Gynette, p. 111.
- 5 TREMBLAY, Gynette, p. 69.
- 6 TREMBLAY, Gynette, p. 111.
- 7 DFP, p. 177.
- 8 LECLERC, p. 151.
- 9 AUGER, p. 26.
- 10 AUGER, p. 6.
- 11 TERRIEN, p. 173.
- 12 RPG (1866), p. 64.
- 13 DELISLE, p. 108.
- 14 RPD, XII, p. 64.
- 15 DFP, p. 177.
- 16 RPD, XVI, p. 8.
- 17 TERRIEN, p. 176.
- 18 DE LA CHEVROTIÈRE, p. 155.
- 19 TERRIEN, p. 189.
- 20 RPG (1872), p. 164.
- 21 RPG (1872), p. 167.
- 22 RPU, I, p. 11.
- 23 RPU, I, p. 16.
- 24 LECLERC, p. 110.
- 25 DFP, p. 980.
- 26 DELISLE, p. 141.
- 27 ARP, Fonds Jacques Paquin – 2008. Affiche du Département de la Marine de 1915 donnant la liste des « Branch Pilots in the pilotage district of Montreal ».
- 28 AUGER, p. 28.
- 29 LECLERC, p. 205.
- 30 TSC, p. 34.
- 31 DFP, p. 980.
- 32 RPD, XXI, p. 166.
- 33 RPD, XVI, p. 135.
- 34 ARP, Fonds Jacques Paquin – 2008.
- 35 LECLERC, p. 339.

- ³⁶ ARP, Fonds Jacques Paquin – 2008.
³⁷ Maritime Museum of the Atlantic – Halifax,
www.museum.gov.ns.ca/mma/shipwrecks/S.S. Tiber.
³⁸ ARP, Fonds Jacques Paquin – 2008.
³⁹ NTF, p. 453.
⁴⁰ RPD, XVII, p. 62.
⁴¹ LECLERC, p. 339.
⁴² MICHAUD, p. 146.
⁴³ WOODS, Jr, p. 52.
⁴⁴ CAMU, p. 178.
⁴⁵ LECLERC, p. 176.
⁴⁶ RPD, XIX, p. 64.
⁴⁷ RPD, XIX, p. 3.
⁴⁸ ARP, Fonds Jacques Paquin – 2008.
⁴⁹ ARP, Fonds Jacques Paquin – 2008.
⁵⁰ ARP, Fonds Jacques Paquin – 2008.
⁵¹ TSP, p. 45.
⁵² LASSERRE, p. 471.
⁵³ ARP, Fonds Jacques Paquin – 2008.
⁵⁴ DFP, p. 541.

Note : Au cours des années, mon père avait confié l'ancre de la goélette « Sophia » à mon frère Jean-Guy. Je veux dire un cordial merci à Jean-Guy qui a accepté que cette ancre revienne à Deschambault, son lieu d'origine, pour devenir la pièce maîtresse de ce monument à la mémoire de nos ancêtres.

Jacques Paquin

Jacques Paquin
17 août 2008

Jacques Paquin
110, rue Saint-Joseph
Deschambault-Grondines (Québec) G0A 1S0
418 286-3149
jacqp@globetrotter.net