

Des pilotes du Saint-Laurent en 1839

Francis Back

Numéro 73, printemps 2003

Entre raison et passion : les Québécois et les élections

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7413ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

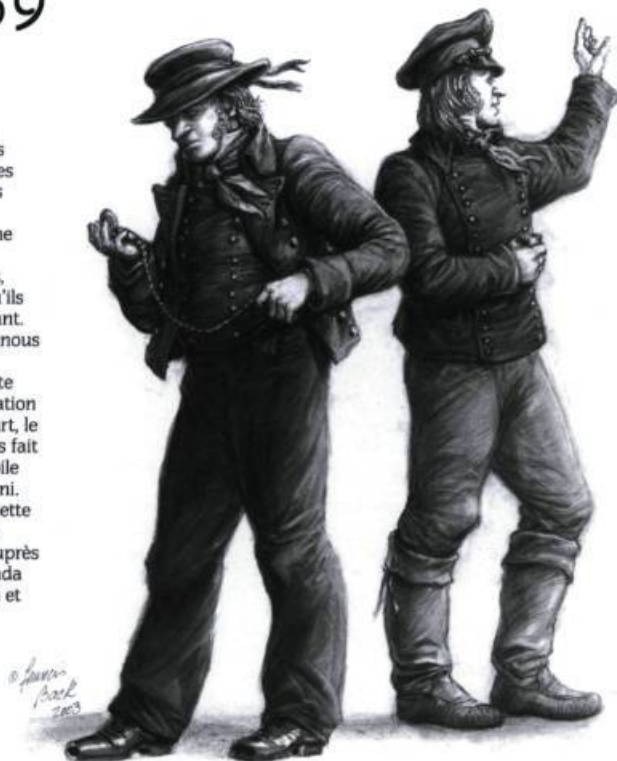
Citer cet article

Back, F. (2003). Des pilotes du Saint-Laurent en 1839. *Cap-aux-Diamants*, (73), 56–56.

Des pilotes du Saint-Laurent en 1839

Ces deux pilotes du Saint-Laurent portent des tenues qui illustrent les principales variantes rencontrées dans la description de 1839.

Ce document ne fait aucune mention de couvre-chefs, car dans le cas de noyades, on présume avec raison qu'ils sont emportés par le courant. Dans notre reconstitution, nous proposons deux types de coiffures rencontrées à cette époque dans la documentation et l'iconographie. D'une part, le «chapeau rond» des marins fait de paille et recouvert de toile cirée ou encore de cuir verni. Pour ce qui est de la casquette de drap bleu garnie d'une visière, elle est en vogue auprès de la jeunesse du Bas-Canada à cette époque (Illustration et copyright : Francis Back).



A l'automne de l'année 1839, une tempête entraîne dans la mort une vingtaine de pilotes du Saint-Laurent. Cette tragédie maritime nous permet de découvrir le costume de ces hommes et même leurs tatouages.

«Au nom de l'humanité»

Dans la nuit du 26 au 27 septembre de 1839, des vents furieux balaient le fleuve Saint-Laurent avec une telle force qu'ils jettent sur la grève ou font sombrer plusieurs vaisseaux. Après cette tempête, on s'inquiète du sort de la goélette le *Saint-Laurent*. Ce navire a quitté la paroisse de Saint-Jean, île d'Orléans, en ayant à son bord huit hommes d'équipage et comme passagers treize pilotes et six apprentis pilotes. Le *Saint-Laurent* allait à la rencontre des navires venant de l'étranger afin de leur proposer les services de pilotes en mesure de les guider jusqu'à Québec.

Au mois de novembre, on demeure sans aucune nouvelle du *Saint-Laurent* et de ceux qui étaient à son bord. On se résigne à admettre que navire et passagers ont été engloutis par les flots, une dure réalité qui plonge «une dizaine de veuves dans le deuil et l'affliction, [et] plusieurs orphelins dans l'insuffisance des choses nécessaires à la vie». Le brusque décès de 27 hommes dans la force de l'âge, pour la plupart originaires de Saint-Jean, île d'Orléans et du

comté de Bellechasse est d'autant plus éprouvante que la récurrence de certains noms (Royer, Paquet, Jehan ou Pépin) suggèrent que plusieurs étaient proches parents.

Au «nom de l'humanité», on diffuse par le biais des journaux les signes distinctifs des pilotes engloutis, dans l'espoir que les cadavres rejetés par les flots puissent être reconnus et que des âmes charitables leur offrent une sépulture chrétienne.

Un costume bien typé

Les renseignements publiés dans les journaux en 1839 nous révèlent que les pilotes et leurs apprentis portaient un costume homogène.

Ainsi, tous les pilotes disparus en 1839 avaient une vareuse de marin de drap bleu foncé. La description d'un pilote noyé deux ans plus tôt nous apprend que ces vareuses sont généreusement doublées de laine et de coton, afin de protéger le corps du froid.

Une autre généralité réside dans le fait que ces pilotes avaient des pantalons de drap bleu ou gris. Ces derniers sont probablement en étoffe du pays, généralement grisâtre, ce que confirme la description du pilote Gabriel Pépin qui portait un pantalon «d'étoffe du pays, grise».

Vu la relative uniformité vestimentaire des pilotes disparus en 1839, c'est

par le biais de la stature, de la chevelure ou des sous-vêtements que l'on souhaite contribuer plus efficacement à l'identification des noyés. Ainsi, François Cordeau se reconnaît par sa grande taille, sa crinière noire et frisée, sa chemise de flanelle du pays, sa cravate de soie noire et par ses bottes sauvages, alors que Pierre Pépin se distingue par sa calvitie, sa cravate de laine rouge, sa chemise et sa camisole de flanelle blanche.

Cicatrices, tatouages et menus objets

Le travail physique entraîne son lot d'accidents qui marquent le corps et favorisent l'identification d'un individu. Voilà pourquoi l'on précise, en 1839, que le pilote Pierre Royer a une cicatrice à la lèvre supérieure ou que François Royer porte la trace d'une ancienne blessure sur le dessus du crâne.

Les pilotes inscrivent également sur leur épiderme des signes indélébiles par la voie du tatouage. Comme le démontre de façon éclairante ce cas précis, cette ancienne coutume maritime permet aussi d'identifier un cadavre en cas de naufrage. Ainsi, le pilote Ambroise Paquet, qui perd la vie à l'âge de 22 ans, pourra être reconnu à coup sûr puisqu'il a son nom tatoué sur l'un de ses bras. De son côté, Laurent Paquet se distingue par un tatouage en forme de croix et Louis Servans par la lettre «H», sans doute en référence à «Hiésous», variante grecque du nom «Jésus».

La foi des pilotes s'illustre par de nombreux objets de culte, car la majorité d'entre eux portent au cou ou dans leurs poches des médailles, des chapelets, des croix ou encore des reliquaires.

La description diffusée en 1839, nous révèle également que certains pilotes possédaient une montre pour vérifier le cycle des marées ou calculer l'heure d'arrivée des navires. À l'époque, ces montres sont des objets de grand luxe et au-delà de leur but utilitaire, elles devaient certainement confirmer le statut d'un pilote expérimenté. Un bon pilote, trimant dur, pouvait gagner des revenus enviables. Un voyageur écrira même en 1826 que les jeunes galants en quête d'épouses ayant une bonne dote, tournent avidement autour des filles de pilotes, car elles ont «plus de charmes qu'aucune autre le long du fleuve Saint-Laurent... pour les raisons que l'on devine!»

Mais la tragédie de 1839 nous rappelle que les pilotes du Saint-Laurent pratiquaient une profession à haut risque et qu'un naufrage pouvait laisser leurs familles dans un extrême dénuement. ♦

Francis Back
duba@aei.ca