

▣ ▣ ▣ ▣ A travers ▣ ▣ ▣ ▣
Les Colonies françaises



LIBRAIRIE ARMAND COLIN

103, Boulevard Saint-Michel - PARIS (5^e)

Partie consacrée à Saint-Pierre et Miquelon

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON



TYPES DE PÊCHEURS SAINT-PIERRAIS

APERÇU HISTORIQUE

On ne sait pas encore d'une manière bien certaine quels furent les premiers navigateurs qui fréquentèrent les parages de l'île de Terre-Neuve. Les hommes du nord de l'Europe (*Northmen*), habitants du Danemark et de la Norvège, paraissent avoir connu cette île dès le XI^e siècle. Les Basques français réclament l'honneur d'y être venus, dans le courant du XIV^e siècle, près de deux cents ans avant les voyages des Cabot (1497) et de Verazzani (1527). Quoi qu'il en soit, il est certain que, dès l'année 1504, les Bretons et les Normands venaient pêcher dans les eaux de Terre-Neuve, où la morue se trouvait en abondance. Jacques Cartier, lors de son second voyage (1535), reconnut, à la date du 5 juin, les « isles de Saint-Pierre » et y trouva plusieurs navires tant de France que de Bretagne ». Ce n'est que vers l'année 1604 que nos pêcheurs fondèrent leurs premiers établissements sédentaires sur Terre-Neuve. A partir de cette époque, grâce à la fondation de nouvelles colonies au Canada et dans l'Acadie, grâce aussi aux encouragements accordés par le gouvernement, la pêche de la morue commença à acquérir de l'importance. Malheureusement on ne se préoccupa pas assez de fixer sur ces établissements une population suffisamment nombreuse pour les défendre contre les agressions répétées de nos concurrents ; cent ans plus tard, en 1710, on comptait à peine 300 habitants sédentaires, – la plupart d'origine basque, – et 400 pêcheurs hivernants, sur la portion de Terre-Neuve occupée par les Français, dont le chef-lieu était Plaisance. A Saint-Pierre, il existait en 1696 un fortin armé de six canons qu'une escadre anglaise vint démanteler en 1702, après avoir subi un échec devant Plaisance. A la même époque, au témoignage du voyageur La Potherie, les Anglais avaient déjà 35 établissements sur la côte est, avec une population d'environ 2200 habitants. Et, cependant, loin de favoriser la colonisation proprement dite, le gouvernement anglais d'abord, imbu de l'idée que cette colonisation était contraire aux intérêts des armateurs de Bristol, jaloux de conserver le monopole des pêcheries, en avait constamment entravé le développement par des règlements restrictifs d'une rigueur vraiment draconienne.

Le traité de paix, conclu à Utrecht le 11 avril 1713, fit passer l'Acadie, moins l'île du cap Breton, ainsi que Terre-Neuve avec toutes ses dépendances, entre les mains de l'Angleterre, en réservant à la France le droit de pêcher et de sécher le poisson sur certaines parties des côtes de l'île. Les habitants français de Plaisance émigrèrent pour la plupart au Cap Breton où ils formèrent avec des réfugiés Acadiens le premier noyau de la population de Louisbourg. Pendant un demi-siècle l'île du cap Breton fut à la fois le point de ralliement de nos escadres et le centre des pêcheries françaises.

A l'issue de la fatale guerre de Sept ans, qui fit perdre à la France le Canada et ses autres possessions de l'Amérique du Nord, les petites îles Saint-Pierre et Miquelon lui furent rétrocédées par le traité de Paris, du 10 février 1763, pour servir d'asile à ses pêcheurs. Le baron de l'Espérance, capitaine d'infanterie, fut chargé, le 14 juillet 1763, d'aller prendre possession de ces îles au nom de la France. Les droits de pêche et de sècherie, reconnus aux Français par le traité d'Utrecht, furent d'ailleurs confirmés et même étendus.

Ce fut de 1764 à 1767 que se formèrent nos nouveaux établissements de pêche aux îles Saint-Pierre et Miquelon. Le premier noyau d'habitants sédentaires fut formé en grande partie d'Acadiens désireux de rester sous la domination française. Les produits que ces habitants sédentaires retirèrent de la pêche, de 1765 à 1777, s'élevèrent, année commune, à environ 6000 quintaux de morue. Cette pêche occupait en outre chaque année 220 bâtiments métropolitains jaugeant ensemble 24000 tonneaux et montés par 8000 marins ou pêcheurs ⁽¹⁾.

En 1778, lors de la guerre de l'Indépendance de l'Amérique, le contre-amiral anglais Montague, alors gouverneur de Terre-Neuve, s'empara des îles Saint-Pierre et Miquelon, dont il fit détruire les constructions de fond en comble, et dont il força les habitants permanents, au nombre de 1200 à 1300 (un document anglais donne le chiffre beaucoup élevé de 1932), à se réfugier en France. C'est en cette même année 1778 que le célèbre géographe Cassini, chargé de faire une exploration

¹ Un publiciste canadien-français, M. J. Edmond Roy a publié en 1887, dans le *Journal de Québec*, une série d'articles contenant, sur cette première période de l'histoire de la colonie, un grand nombre de citations et de documents qui nous ont été fort utiles pour compléter et rectifier sur certains points le texte de la notice insérée dans les précédentes années de l'annuaire.

scientifique dans les parages de Terre-Neuve, visita notre colonie et fixa la latitude de la ville de Saint-Pierre. Cassini est le premier qui ait laissé une relation assez détaillée de son séjour sur nos îles. Il les dépeint comme dénuées de tout, même de bétail et de légumes, ce qui pouvait être exact à cette époque d'insécurité internationale. La paix de Versailles, du 3 septembre 1763, rendit à la France les îles Saint-Pierre et Miquelon dans des conditions de pleine et entière souveraineté, qui faisaient disparaître toutes les humiliantes restrictions stipulées dans le traité de 1763 et notamment l'interdiction d'élever des fortifications. Cette abolition des restrictions du traité de 1763 a été souvent contestée par les écrivains de la colonie anglaise de Terre-Neuve. Mais bien qu'elle ne résulte en fait que de la suppression, dans le traité de 1783, de l'énoncé de ces restrictions, elle n'en est pas moins rendue incontestable par les débats auxquels le nouveau traité donna lieu à la Chambre des communes d'Angleterre. L'opposition, dirigée par le célèbre Fox, y reprocha vivement au gouvernement d'alors d'avoir consenti à une concession dont la France pouvait profiter « pour fortifier les îles et continuer son exploitation en temps de guerre comme pendant la paix ».

Pour diverses raisons, dont la principale est certainement l'énormité des dépenses qu'entraînerait la création d'un établissement militaire sérieux aux îles Saint-Pierre et Miquelon, et vu la disproportion de ces dépenses avec les ressources et l'utilité qu'on en pourrait tirer en cas de guerre, aucun des gouvernements qui se sont succédé en France depuis cette époque n'a tenu à se prévaloir de la faculté que lui rendait le traité de 1783. Cependant, lors de la guerre de Crimée, on éleva à la pointe nord de l'île aux Chiens une batterie de côte aujourd'hui désarmée.

A ce traité revient aussi le mérite d'avoir fixé, d'une façon plus nette que par le passé, les limites géographiques dans lesquelles devaient s'exercer les droits de pêche garantis à nos nationaux par le traité d'Utrecht sur les côtes de Terre-Neuve.

Le traité d'Utrecht avait tranché, en faveur des Anglais, la question si longtemps débattue de la souveraineté territoriale sur la grande île voisine. Mais le privilège, réservé à la France, de pêcher et de faire sécher le poisson depuis le cap Bonavista en gagnant le nord et l'ouest jusqu'à pointe Riche, avait soulevé un nouveau sujet de querelles qui demeura, de fait, sans solution jusqu'à la conclusion de la guerre de l'Indépendance américaine.

Par une bizarrerie dont on retrouve de nombreux exemples dans les traités conclus au XVIII^e siècle et même au XIX^e siècle, au sujet de la délimitation des territoires encore mal connus dont les diverses puissances européennes et quelques-unes de leurs anciennes colonies devenues indépendantes se sont disputé la possession dans d'autres parties du monde, les négociateurs de 1713 n'avaient point fixé d'une façon précise la situation réelle de la pointe Riche, et l'on ne pouvait retrouver cette borne sur aucune des cartes connues au temps du traité.

Les Français persistaient à soutenir que leur ligne de démarcation s'étendait au sud-ouest jusqu'au cap Raye, tandis que les colons terre-neuviens, dans une pétition présentée au Parlement anglais en 1717, prétendaient que la pointe Riche devait être fixée sur la côte ouest bien au nord du 50^e degré de latitude, à l'entrée de la baie d'Ingornachois. Cette interprétation était appuyée sur une lettre de Prior, l'un des plénipotentiaires du traité d'Utrecht. Elle fut admise par la France, ou plutôt elle lui fut imposée lors de la conclusion du traité de 1763. Mais plus tard les Français ayant retrouvé aux archives la carte dessinée par Jean Denis, dont on s'était servi pendant les négociations de 1713, constatèrent que cette carte plaçait la pointe Riche vers le 49^e parallèle, au nord de la baie des Iles. Leurs réclamations, jugées raisonnables et justes par Reynal, l'auteur de l'histoire philosophique des Indes, n'empêchèrent nullement les croiseurs anglais de continuer à saisir les navires français qui s'aventuraient au-delà de la limite réclamée par les Terre-neuviens, dans les eaux du territoire contesté. Tel était l'état de la question quand la guerre éclata en 1778.

Le traité de paix de 1783 supprima cette clause de conflits. Il fut stipulé que la France renonçait au droit de pêche sur la partie de la côte est comprise entre le cap Bonavista et le cap Saint-Jean, mais que, sur la côte ouest son privilège s'étendrait jusqu'au cap Raye. Cette délimitation a été confirmée par tous les traités subséquents.

Après avoir défini une fois pour toutes la zone réservée aux pêcheurs français, les négociateurs de 1783 firent un effort non moins louable, quoique couronné d'un moindre succès, pour écarter toute cause ultérieure de conflit, dans ces parages, entre sujets des deux nations. La France avait

constamment interprété le droit de pêche que lui conférait l'article 13 du traité d'Utrecht comme un droit *exclusif*, ne comportant d'aucune façon l'exercice d'industries similaires par des sujets britanniques, sur toute la portion du littoral spécifié par cet article. Ses plénipotentiaires insistèrent pour que le caractère exclusif de ce droit fût officiellement constaté et consacré. De leur côté, les négociateurs anglais se rendaient très bien compte que la meilleure manière d'éviter des difficultés consistait à supprimer, autant que possible, tout contact entre les pêcheurs des deux nations. Pour obtenir ce résultat on imagina de faire annexer au traité deux déclarations émanant, l'une du roi de France, l'autre du roi d'Angleterre, à l'effet de préciser l'esprit et de déterminer la mise en pratique des stipulations générales concernant les pêcheries de Terre-Neuve.

Voici le passage essentiel de la déclaration du roi d'Angleterre :

« Le Roi étant entièrement d'accord avec Sa Majesté Très Chrétienne sur les articles du traité définitif, cherchera tous les moyens qui pourront en assurer l'exécution avec la bonne foi et la ponctualité qui lui sont connues ; mais, de plus, donnera de son côté toute l'efficacité possible aux principes qui empêcheront (*prevent*) jusqu'au moindre germe de dispute dans l'avenir.

« A cette fin, et pour que les pêcheurs des deux nations ne fassent pas naître de querelles journalières (*May not give cause for daily quarrels*), Sa Majesté Britannique prendra les mesures les plus positives pour prévenir que ses sujets ne troublent en aucune manière, par leur concurrence (*by their competition*), la pêche des Français pendant l'exercice temporaire qui leur est accordé sur les côtes de l'île de Terre-Neuve, et elle fera retirer à cet effet les établissements sédentaires qui y seront formés (*will cause the fixed settlements which shall be formed there to be removed*). Sa Majesté Britannique donnera des ordres pour que les pêcheurs français ne soient pas gênés dans la coupe des bois nécessaires pour la réparation de leurs échafaudages, cabanes et bâtiments de pêche. »

Il était en outre spécifié à nouveau dans cette déclaration, comme dans le traité d'Utrecht, que l'on se conformerait aux usages de tout temps reconnus pour faire la pêche ; que les pêcheurs français ne bâtiraient rien que leurs échafaudages, se bornant à réparer leurs bâtiments de pêche et n'hivernant point. A cette époque, l'île de Terre-Neuve tout entière comptait à peine 10244 colons britanniques résidents. Sa population ne s'était accrue que de 2744 personnes en 22 ans, et il ne paraissait pas, d'après ce qu'on croyait connaître alors des ressources naturelles du pays qu'elle pût augmenter de beaucoup dans l'avenir. Ce préjugé explique le mot d'un Français du XVIII^e siècle, mot typique et pouvant servir de pendant « aux arpents de neige » de Voltaire, pour caractériser l'indifférence ironique avec laquelle la société si merveilleusement raffinée d'alors, regarda la série d'évènements qui n'en ont pas moins établi pour longtemps, à notre grand détriment, la prépondérance numérique et commerciale de la race anglo-saxonne. « Nous pouvons abandonner ces terres, disait-on à Versailles, n'avons-nous pas quelque chose de plus précieux : le droit de pêche ! »

Ponctuellement exécutées, les prescriptions de 1783 eussent rendu les conflits à peu près impossibles, puisqu'elles excluaient la formation de centres d'habitations permanentes sur toute l'étendue du littoral réservé à la pêche française, et qu'elles obligeaient le gouvernement britannique à empêcher, par ses propres moyens, toute violation de nos intérêts. Mais à la faveur des guerres qui suivirent, interrompant pendant 25 ans (1793-1815) l'exercice des droits des pêcheurs français, quelques groupes de sujets britanniques vinrent s'établir sur le *French Shore*. Au retour de la paix, non seulement ces colons furent tolérés, mais beaucoup d'autres furent attirés vers cette côte par nos pêcheurs eux-mêmes, qui avaient pris l'habitude de confier à des familles anglaises le soin de garder pendant l'hiver leurs établissements, où ils laissent quelquefois des approvisionnements assez considérables. Il arrivait même fort souvent qu'on confiait à ces gardiens des engins de pêche pour subvenir à leur existence. Par suite de cette tolérance, les havres du *French Shore*, jadis déserts, se sont peuplés peu à peu d'habitants de langue anglaise, mêlés en quelques endroits, – notamment à la baie Saint-Georges, – d'éléments acadiens. Cette population a vécu longtemps à la façon des *squatters*, sans administrateurs, sans magistrats et sans aucun titre de propriété. Pendant nombre d'années, le gouvernement britannique avait constamment refusé de reconnaître l'existence légale de ces établissements. C'est seulement en 1881 que la reine sanctionna l'acte autorisant le gouvernement local de Terre-Neuve à donner des concessions minières et agricoles sur toute l'étendue du *French Shore*, et à régler l'organisation administrative de cette portion de l'île, qui forme aujourd'hui les deux

districts électoraux de Saint-Georges et de Sainte-Barbe, avec 138 autres centres de population et environ 12000 habitants. Après plusieurs tentatives faites par la diplomatie des deux pays pour arriver à conclure un arrangement en tenant compte à la fois des droits garantis par les traités et des intérêts en jeu, tentatives toujours repoussées par le Parlement de Terre-Neuve, une convention a été signée à Londres le 8 avril 1904, aux termes de laquelle la France a renoncé dans certaines conditions aux privilèges établis à son profit par l'article 13 du traité d'Utrecht.

Voici, au surplus, le texte authentique de cet arrangement diplomatique :

« ARTICLE 1^{er}. – La France renonce aux privilèges établis à son profit par l'article 13 du traité d'Utrecht, et confirmés ou modifiés par des dispositions postérieures.

« ARTICLE 2. – La France conserve pour ses ressortissants, sur le pied d'égalité avec les sujets britanniques, le droit de pêche dans les eaux territoriales sur la partie de la côte de Terre-Neuve comprise entre le cap Saint-Jean et le cap Raye en passant par le nord ; ce droit s'exercera pendant la saison habituelle de pêche finissant pour tout le monde le 20 octobre de chaque année.

« Les Français pourront donc y pêcher toute espèce de poisson, y compris la boëtte, ainsi que les crustacés. Ils pourront entrer dans tout port ou havre de cette côte et s'y procurer les approvisionnements ou de la boëtte et s'y abriter dans les mêmes conditions que les habitants de Terre-Neuve, en restant soumis aux règlements locaux en vigueur ; ils pourront aussi pêcher à l'embouchure des rivières, sans toutefois pouvoir dépasser une ligne droite qui serait tirée de l'un à l'autre des points extrêmes du rivage entre lesquels la rivière se jette dans la mer.

« Ils devront s'abstenir de faire usage d'engins de pêche fixes (*stake-nets and fixed engines*) sans la permission des autorités locales.

« Sur la partie de la côte mentionnée ci-dessus, les Anglais et les Français seront soumis sur le pied d'égalité aux lois et règlements actuellement en vigueur ou qui seraient édictés dans la suite pour la prohibition, pendant un temps déterminé, de la pêche de certains poissons ou pour l'amélioration des pêcheries. Il sera donné connaissance au gouvernement de la République française des lois et règlements nouveaux, trois mois avant l'époque où ceux-ci devront être appliqués.

« La police de la pêche sur la partie de la côte sus-mentionnée, ainsi que celle du trafic illicite des liqueurs et de la contrebande des alcools, feront l'objet d'un règlement établi d'accord entre les deux gouvernements

« ART 3. – Une indemnité pécuniaire sera allouée par le gouvernement de Sa Majesté Britannique aux citoyens français se livrant à la pêche ou à la préparation du poisson sur le *Treaty Shore*, qui seront obligés soit d'abandonner les établissements qu'ils y possèdent, soit de renoncer à leur industrie, par suite de la modification apportée par la présente convention à l'état de choses actuel.

« Cette indemnité ne pourra être réclamée par les intéressés que s'ils ont exercé leur profession antérieurement à la clôture de la saison de pêche de 1903 (²)

« Les demandes d'indemnité seront soumises à un tribunal arbitral composé d'un officier de chaque nation, et en cas de désaccord, d'un sur-arbitre désigné suivant la procédure instituée par l'article 32 de la convention de La Haye. Les détails réglant la constitution du tribunal et les conditions des enquêtes à ouvrir pour mettre les demandes en état feront l'objet d'un arrangement spécial entre les deux gouvernements. »

ART. 4. –

La guerre d'Amérique terminée, la plupart des habitants qui avaient été forcés de quitter la colonie en 1778, y furent ramenés aux frais de l'Etat, au nombre de 1223, dont 510 en 1783 et 713 l'année suivante.

Les expéditions des ports de la métropole pour la pêche de la morue suivirent immédiatement la reprise de possession des îles Saint-Pierre et Miquelon ; en 1784, le nombre total des navires

² La commission arbitrale a terminé ses travaux et les indemnités attribuées à nos pêcheurs et armateurs ont été intégralement versées (novembre 1905).

expédiés de France pour cette pêche s'éleva à 318, jaugeant ensemble 34658 tonneaux et montés par 9520 marins ou pêcheurs.

Les événements de 1789 eurent leur contre-coup à Saint-Pierre. Dès le mois de juillet 1789, nous y voyons fonctionner un comité de notables, nommé par l'assemblée générale des habitants, et dont les membres délibèrent en commun avec le commandant de la colonie (d'abord M. du Mesnilambert, commandant intérimaire, puis M. Danseville, titulaire depuis 1785, et rentré en France en octobre 1790), le contrôleur et le juge civil. Les réunions de l'assemblée générale étaient annoncées au prône par le préfet apostolique et se tenaient dans l'église. C'est vers cette époque que se place le passage à Saint-Pierre de M. de Chateaubriand, qui, dans ses *Mémoires d'outre-tombe*, à consacré quelques pages à la description de l'île³, où il séjourna quinze jours. A partir de 1792, le comité des notables disparaît, et toutes les délibérations sont prises par l'assemblée générale de la commune des îles Saint-Pierre et Miquelon. On se réunit tantôt à l'église, tantôt dans la salle de l'hôtel du gouvernement, plus vaste, probablement que le local actuel. Un arrêté de cette assemblée, en date du 13 janvier 1792, décide que les séances se tiendront sous la présidence de M. Danseville, commandant de la colonie. Cet arrêté porte environ 70 signatures d'habitants. Le sieur Bordot, « interprète breveté et greffier de l'amirauté, » ex-secrétaire du comité des notables, fut nommé secrétaire général de la commune.

En février 1792, des désordres éclatent à Saint-Pierre où s'est formé un « club des amis de la Constitution ». Une femme, nommée Geneviève Laroche, est tuée dans une bagarre survenue le 12 février. Plusieurs jeunes gens, membres du club, sont arrêtés par ordre du commandant avec l'approbation de l'assemblée générale. Celle-ci délègue à 20 de ses membres le droit d'en nommer 40 autres, formant ainsi une sorte de comité de salut public dont les délibérations doivent être d'ailleurs soumises à la sanction du reste des habitants. Plusieurs habitants, réputés fauteurs des troubles, sont traduits le 22 février devant ce comité et condamnés à être renvoyés de la colonie, sentence ratifiée le surlendemain par la commune. Le « club des amis de la Constitution » est définitivement dissous le 23 avril.

Le 8 juillet, M. Pelegrin, commandant la frégate le *Richemont* et la station de Terre-Neuve, fait observer qu'il est contraire aux lois et décrets de l'Assemblée nationale que le commandant de la colonie soit en même temps président de l'assemblée communale. M. Danseville renonce spontanément à la présidence, qui est décernée au sieur Bordot. Le sieur Gachot, nommé secrétaire général, ne tarde pas à entrer en conflit avec le nouveau président. De là une série de démissions et de réélections qui donnent lieu à plusieurs séances orageuses, notamment celles des 10 et 19 octobre.

Pour la première fois, le 7 avril 1792, les procès-verbaux de l'assemblée de la commune portent la mention « an deuxième de la République française ». Pour la première fois aussi les membres sont désignés par la qualification de « citoyens ». Quant à la nomenclature des mois du calendrier républicain, on sait qu'elle ne fut adoptée par la Convention qu'en octobre 1793, postérieurement à la perte de la colonie.

Le lendemain, 8 avril, un arbre de la Liberté est planté en grande cérémonie « sur la place publique au-dessus de la cale ».

Le 11 avril, séance très orageuse à l'occasion de l'élection d'un nouveau président en remplacement du citoyen Bordot, démissionnaire. Un violent débat s'engage au sujet de l'inscription, sur la liste des « citoyens actifs », de diverses catégories d'électeurs non qualifiés par la loi française. Quelques exaltés « du côté gauche de l'assemblée », désavoués d'ailleurs par la grande majorité des assistants, vont jusqu'à contester le droit de la métropole de faire des lois pour la colonie. Malgré l'opposition de ces citoyens, que favorise le président Bordot, l'assemblée déclare se conformer aux lois métropolitaines et reconnaît ensuite le droit de vote des hivernants, combattu par la même faction. On ne parvient pas, d'ailleurs, à nommer un nouveau président, mais le citoyen Bordot s'abstient d'assister aux séances suivantes, qui sont présidées par le doyen d'âge.

³ *Mémoires d'outre-tombe*, t. Ier, p. 350 à 365.

Vers la même époque, un certain nombre de familles miquelonnaises émigrent aux îles de la Magdeleine sous la conduite de leur curé, l'abbé Allain, qui avait, paraît-il, refusé de prêter le serment constitutionnel. Les descendants de ces familles formeraient, d'après M. Roy, un des principaux éléments de la population actuelle du petit archipel de la Magdeleine.

Le 5 mai, des chaloupes venant de Terre-Neuve apportent la première nouvelle de la déclaration de guerre entre la France et l'Angleterre. L'assemblée de la commune, convoquée par le commandant nomme un comité de défense et prend diverses mesures pour assurer les approvisionnements. Elle tient encore deux séances les 7 et 9 mai. Ce furent les dernières. Bien qu'on eût décidé de mettre une batterie en état, – probablement celle de la Pointe-aux-Canons, – les moyens de défense étaient à peu près nuls et les subsistances se faisaient rares. Le 14 mai, apparaît une escadre anglaise, composée de deux vaisseaux de ligne, trois frégates et quatre autres bâtiments aux ordres du vice-amiral King, et portant des troupes de débarquement envoyées d'Halifax sous le commandement du brigadier général Ogilvie. C'était beaucoup pour s'emparer d'un îlot peuplé de quinze cents habitants, et n'ayant pour toute garnison qu'une quarantaine de soldats réguliers. Saint-Pierre fut donc occupé sans coup férir par ces forces imposantes, et ses habitants, au nombre de 1502, conduits d'abord à Halifax, furent ensuite transportés en France. Parmi eux se trouvaient des vieillards acadiens qui, trente-huit ans auparavant, en cette mémorable année 1755 que les survivants appelaient naïvement « l'année du grand dérangement », avaient déjà connu les épreuves de la déportation en masse. Chassés du Cap-Breton et de l'île Saint-Jean (aujourd'hui île du Prince-Edouard), après le deuxième siège de Louisbourg, et réfugiés après 1763 à Saint-Pierre et Miquelon, ils avaient eu encore à subir, quinze ans plus tard, la transportation de 1778. C'était donc pour la quatrième fois que quelques-uns de ces pauvres gens se voyaient arrachés à leurs foyers.

En 1793, toutefois, le bourg de Saint-Pierre ne fut pas immédiatement détruit, comme il l'avait été en 1778. Des pêcheurs de Terre-Neuve s'y installèrent à la place des propriétaires dépossédés ; ce fut, en réalité, une escadre française, celle de l'amiral Richery qui, après avoir ruiné plusieurs pêcheries anglaises de la péninsule d'Avalon, vint en 1796 achever la destruction de ce qui restait de nos anciens établissements.

A la paix d'Amiens (27 mars 1902), l'Angleterre restitua les îles Saint-Pierre et Miquelon. Le gouvernement du premier Consul en fit reprendre officiellement possession le 20 août de la même année, mais on les reperdit en mars 1803, avant même d'avoir pu y reformer un établissement effectif.

Le traité de Paris du 30 mai 1814, confirmé par les traités de Vienne en 1815, a rendu de nouveau et pour la dernière fois à la France ses pêcheries d'Amérique ; il y fut stipulé, en outre, quant aux droits de pêche des Français sur les côtes de l'île de Terre-Neuve et les îles adjacentes, ainsi que dans le golfe de Saint-Laurent, que tout serait remis sur le même pied qu'auparavant.

La rétrocession effective de la colonie eut lieu le 22 juin 1816. Deux transports de l'Etat, la *Caravane* et la *Salamandre*, y amenèrent, pour former le noyau de la population nouvelle, 150 des anciennes familles, comptant 645 personnes.

Avec le secours du gouvernement, les habitants relevèrent le bourg de Saint-Pierre ; un autre petit bourg fut en même temps formé à Miquelon. Les début furent pénibles et le gouvernement métropolitain dut, pendant les trois premières années, fournir des rations à la plupart des familles rapatriées.

La reprise des opérations de pêche par les Français et les Américains (le seul port de Saint-Malo expédia, dès 1816, 4600 matelots sur les bancs), favorisée par les encouragements que s'empressèrent d'accorder à leurs pêcheurs respectifs, les Etats-Unis dans un but de production industrielle, et la France dans l'intérêt du recrutement de sa marine de guerre⁽⁴⁾ détermina, quelques mois après la conclusion de la paix générale, une terrible crise économique à Terre-Neuve. Les habitants sédentaires de cette île avaient joui, pendant vingt-trois ans, du monopole presque absolu de

⁴ « Les primes, disait Hautefeuille dans son *Code des pêches*, sont en réalité la pension payée par la Nation pour l'apprentissage des marins dont elle a besoin et dont elle ne peut faire elle-même l'éducation. » Telle a été la doctrine constante du Gouvernement français, que M. Th. Ducos formulait ainsi dans une circulaire du 14 février 1854 : « Les primes d'encouragement à la grande pêche n'ont point été consenties pour favoriser une industrie mais pour développer l'inscription maritime. »

la pêche et du commerce de la morue. Les armateurs de leur métropole avaient eux-mêmes cessé de leur faire concurrence. La population terre-neuvienne, renforcée par une immigration considérable composée pour plus de moitié d'Irlandais, avait passé de 10 000 habitants en 1785 à 20 000 en 1804 et à près de 70 000 en 1816. La morue se vendait, en 1814, 45 shillings le quintal de 100 livres anglaises ; le chiffre des exportations atteignait 2 900 000 livres sterling. Dès la fin de 1815, toute cette prospérité s'effondra dans un *Krac* désastreux. Faute de capitaux, les armements pour les bancs disparurent presque complètement et furent remplacés par la pêche côtière, moins productive, mais qui n'exige qu'une mise de fonds très restreinte. Fait curieux à noter, malgré les 20 000 habitants qu'elle compte aujourd'hui, – dont 60 000 employés à la pêche, – malgré l'immense développement de son littoral (y compris le Labrador), malgré sa proximité des bancs, la grande île voisine n'a pêché en 1884, que 1 265 000 quintaux anglais de morue, équivalant à environ 65 millions de kilogrammes : à peine plus que le double du produit, enregistré à Saint-Pierre pendant la même année, de la pêche des 8 à 9000 marins français qui forment les équipages de nos navires banquiers, armés tant à Saint-Pierre que dans la métropole ; encore ce produit se trouverait-il augmenté d'une fraction assez considérable si on y ajoutait la valeur des chargements des navires métropolitains qui relèvent directement pour la France, soit de leurs derniers voyages sur le Grand-Banc, soit des havres du *French Shore*. Soixante navires montés par onze cents hommes d'équipage constituaient en 1884 tout le contingent fourni par la colonie de Terre-Neuve à la seule vraie grande pêche, celle qui se fait en plein océan, et que pratiquent si courageusement nos marins français sur les bancs de l'Atlantique nord, comme dans les mers d'Islande.

A partir de 1816 jusqu'en 1903, l'histoire des îles Saint-Pierre et Miquelon n'est plus que celle du développement modeste, mais continu du commerce, des ressources et de la population de cette petite colonie, développement aussi rapide que le permet l'exiguïté de son territoire et que n'ont réussi à entraver les trop nombreux sinistres maritimes qui ont frappé à diverses époques sa flottille de pêche, ni les terribles incendies qui, par trois fois, en 1865, 1867 et 1879, ont dévoré une grande partie de la ville de Saint-Pierre. Pour ce qui regarde le progrès de la population et du commerce pendant cette période, il suffira de rappeler que la population normale (habitants sédentaires et hivernants), qui, était de 800 âmes environ en 1820, en comptait 1100 en 1831, 2130 en 1848, 2915 en 1860, 4750 en 1870, 4916 en 1880, 5929 en 1887, 6247 en 1892, 6352 en 1897, 6482 en 1902.

Mais les mauvaises campagnes de pêche de 1903 à 1908 amenèrent l'exode d'une partie de la population. Celle-ci qui comptait 6482 habitants en 1902 ne s'élevait plus, au recensement du 17 novembre 1907, qu'à 4768 habitants et au dernier recensement effectué le 1^{er} juillet 1926, qu'à 4030 habitants.

Telle est, aujourd'hui, – après tant de vicissitudes, – la situation de ce petit archipel de Saint-Pierre et Miquelon, dernière épave du grand naufrage de la domination française dans l'Amérique du Nord, ou plutôt, sentinelle oubliée à l'entrée d'un continent qui, de la baie de Plaisance au delta du Mississipi, sembla un instant destiné à former le patrimoine exclusif de notre race et de notre langue. Malheureusement, l'opinion française ne commença guère à soupçonner la valeur de ce splendide domaine qu'après l'avoir laissé tomber au pouvoir d'une race rivale. Moins brillants dans leurs débuts, moins chevaleresques dans leurs procédés que l'admirable pléiade de nos pionniers et de nos explorateurs, nos concurrents l'avaient emporté, simplement parce qu'ils possédaient, à un degré supérieur, ces deux qualités maîtresses : esprit de suite et persévérante opiniâtreté !

DEUXIÈME PARTIE

APERÇUS GÉOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE

Les îles Saint-Pierre et Miquelon sont situées dans l'océan Atlantique à 6 lieues environ de la côte sud de l'île de Terre-Neuve, approximativement à 3700 kilomètres du port de Brest.

L'île Saint-Pierre est par 46°46' de latitude nord et 56°10' de longitude ouest. Elle a 7 kilomètres ½ de longueur et 5 kilomètres ½ ouest. dans sa plus grande largeur, une surface de 2511 hectares. Sa forme est très irrégulière ; haute et escarpée depuis le cap à l'Aigle jusqu'à la pointe de Savoyard, elle s'infléchit au contraire vers la partie des terres que domine le phare de Galantry.

Six îlots dépendent de Saint-Pierre : le Grand-Colombier, le Petit-Colombier, situés au nord-est de l'île, l'île aux Chiens, l'île aux Vainqueurs, l'île aux Pigeons et l'île Massacre.

Tous ces îlots et rochers, qui se détachent çà et là, autour de l'île Saint-Pierre, témoignent de la grande inégalité du fond de la mer, inégalité que viennent encore attester des basses ou hauts fonds dangereux qui rendent l'atterrissage très délicat.

L'île Miquelon, séparée de Saint-Pierre par un détroit d'une lieue de largeur environ, improprement appelé la « Baie », a une étendue plus considérable. Sa plus grande longueur est de 42 km 800, sa plus grande largeur, de 13 km 100. Sa superficie égale 21531 hectares. Elle se compose de deux parties jadis séparées par une passe accessible aux navires, et qui est comblée par les sables depuis 1783.

L'une de ces parties est la grande Miquelon au nord, l'autre Langlade ou petite Miquelon au sud. Ces deux parties sont soudées l'une à l'autre par un isthme long de 9 à 10 kilomètres très étroit dans sa partie moyenne (environ 300 mètres). Cet isthme est entièrement sablonneux, c'est la dune de Langlade, plage incomparable, mais où l'on heurte à chaque pas des épaves de navires à moitié ensablés. Ce « cimetière de navires » a perdu de sa lugubre réputation depuis l'érection de deux phares de premier ordre, l'un à la pointe Plate à l'ouest de Langlade, l'autre au cap Blanc au nord de la grande Miquelon. Ces deux phares ont pour but d'éclairer ce point noir, qu'était autrefois la côte de Miquelon.

La superficie de l'archipel avait été évaluée approximativement à 23500 hectares. Un calcul planimétrique, exécuté en mars 1889 par M. Hamon, conducteur des Ponts-et-chaussées, chef du service des Travaux, nous permet de donner les résultats suivants :

Ile de Saint-Pierre	2511 hectares	38 ares.
Ile-aux-Chiens	49 —	51 —
Ile Massacre	1 —	40 —
Colombier	49 —	04 —
Ile-aux-Pigeons	4 —	18 —
Ile Pelée	0 —	85 —
Ile-aux-Vainqueurs	11 —	71 —
	-----	-----
Total du groupe de Saint-Pierre	2628 hectares	07 ares.
Grande Miquelon (jusqu'au Barachois inclus)	11 457 hectares	87 ares.
Isthme	940 —	62 —
Langlade	9 133 —	13 —
	-----	-----
Total du groupe de Miquelon	21531 hectares	62 ares

Le total de l'archipel serait donc de 24 159 hectares 69 ares, y compris les eaux intérieures, évaluées approximativement à 120 hectares pour Saint-Pierre (étangs de Savoyard, du cap Noir, etc.), et 1016 hectares pour Miquelon (Grand Barachois, étang de Miquelon, étang de Mirande, etc.).

RADE DE SAINT-PIERRE

Dans toute la colonie, il n'y a que Saint-Pierre dont la rade puisse abriter les grands navires venant d'Europe ou d'Amérique. L'extrémité nord-ouest de l'île-aux-Chiens, faisant face au cap Rouge de l'île Saint-Pierre, est le commencement de la rade dans laquelle on pénètre par trois passes : la passe du nord-est, la passe du sud-est et la passe aux Flétans. La rade, longue de plus d'un mille, s'arrondit à son extrémité sud, et prend fin à la pointe aux Canons et à l'île-aux-Moules entre lesquelles se trouve la passe d'entrée du port de Saint-Pierre dénommé par les habitants « le Barachois », espèce de cul-de-sac autour duquel sont les établissements de commerce (magasins, salines, graves) et sur la rive nord duquel s'érige la ville de Saint-Pierre.

Du côté nord-ouest de la rade, non loin du cap à l'Aigle, se trouvent l'établissement frigorifique et une cale de charbonnage avec 24 pieds d'eau. Cette cale construite en 1929 et due à l'initiative privée, évite aux bateaux venant charbonner à Saint-Pierre l'entrée du Barachois. D'ailleurs, une grande profondeur d'eau permet le charbonnage aux bateaux dont le tirant d'eau exclut l'entrée au port.

VILLE DE SAINT-PIERRE

La ville de Saint-Pierre est ramassée sur un étroit espace entre le littoral et la ligne des collines ou mornes qui la surplombent. On y compte une population fixe de 3040 habitants (recensement du 1^{er} juillet 1926).

La ville de Saint-Pierre, située sur le versant sud de l'île, a son centre commercial et industriel sur la rive nord du Barachois. Ici se trouvent les plus importantes maisons de commerce et la route dite du Littoral qui longe les quais et est très fréquentée. En dehors de cette route empierrée, Saint-Pierre n'a que deux routes qui méritent ce nom : celle de Savoyard conduisant aux villas habitées pendant la belle saison et celle du cap à l'Aigle, qui dessert le frigorifique et, depuis 1929, la cale à charbon. La route la plus longue est celle de Savoyard ; elle a 5 km. 500. Le total des routes empierrées est d'environ 15 kilomètres. Depuis deux ans, le nombre des automobiles, – camions et voitures particulières, – a notablement augmenté et, à la fin de 1930, atteignait 120 voitures.

Saint-Pierre est avant tout une ville commerçante. Les magasins y sont nombreux. Les rues sont larges et leur largeur s'explique par la crainte des incendies, les maisons étant construites en bois. La ville a été en partie détruite par le feu à trois reprises depuis 1865. Les rues ne sont encore ni pavées ni pourvues de trottoirs, la nature et la configuration du sol rendant très coûteuse l'exécution de tels travaux.

Saint-Pierre est pourvue de l'éclairage électrique, d'un réseau téléphonique et d'importantes canalisations d'eau.

En hiver, l'aspect de la ville est des plus pittoresques avec les amoncellements de neige dans les rues. La neige, tombant généralement en même temps que soufflent des vents de N.-O. et N.-E., s'accumule aux carrefours des rues et autour des obstacles, formant des amas si considérables que, pour se frayer un chemin, on est parfois obligé de creuser des tranchées profondes pour circuler ou entrer dans les maisons.

Quand vient le printemps la neige fond rapidement, et la vie commerciale reprend avec activité.

L'île de Saint-Pierre n'a ni rivières, ni sources. L'eau d'alimentation provient des cuvettes naturelles dans la montagne, nommées « étangs ». Ces étangs ont parfois des bassins versants très étendus et leur alimentation se fait non seulement par les pluies qui tombent directement sur leur surface, mais aussi par un suintement lent à travers une couche épaisse de mousse recouvrant le rocher des versants. Aussi, même par les jours sans pluie, les étangs reçoivent-ils un certain appoint d'eau.

Les plus importants de ces étangs qui servent à alimenter la ville sont le « Goéland » et la « Vigie ». Mais comme ces cuvettes ont en général un des bords assez bas, le volume d'eau emmagasinée serait insuffisant pour desservir les besoins de la ville ; aussi, du côté de la vallée, a-t-on construit des barrages assez rudimentaires.

En 1928, l'important barrage de la Vigie a été construit en béton et actuellement, la réserve d'eau ainsi formée dépasse 200 000 mètres cubes.

L'eau venant des étangs descend tantôt en conduite fermée (en fonte) tantôt à ciel ouvert, dans les tranchées, jusqu'à deux réservoirs à ciel ouvert qui servent comme bassins de distribution, d'où partent les conduites forcées de 300 millimètres pour alimenter les quartiers de la ville.

En ville, l'eau est distribuée au robinet libre sans compteur, ce qui conduit à un gaspillage dont seules les réserves importantes de la montagne et des bassins de distribution permettent d'atténuer les effets.

Les habitations en bois, malgré leur aspect extérieur souvent peu engageant, sont confortables à l'intérieur. Beaucoup de maisons ont le chauffage central, salle de bains et eau courante chaude et froide.

Les égouts de la ville reçoivent les eaux de pluie et toutes les eaux ménagères. Construits d'abord en bois, ils ont été depuis deux ans peu à peu remplacés par des canaux en béton.

PORT DE SAINT-PIERRE

Le port de Saint-Pierre est un port naturel ; il est protégé par deux barres rocheuses, – « la Pointe-aux-Canons » et « l'île-aux-Moules ».

Depuis 1925 ont été entrepris de grands travaux pour améliorer ce port. Les deux barres naturelles ont été transformées en digues au moyen de gros enrochements et de blocs de béton. Le dessus des digues comporte une plate-forme bétonnée.

Les travaux du port en cours de réalisation comprennent son approfondissement à 4 mètres au-dessous du zéro, ce qui, par basse mer, donne 4 m,80 d'eau, avec la passe d'entrée et le chenal d'accès au quai de la douane creusés à la cote, 5 mètres. Au sud du Barachois, un chemin d'accès conduit à un terre-plein de 40 mètres de large et de 110 mètres de long avec un môle de 10 mètres de large fait en blocs de béton et présentant deux quais de 85 et de 65 mètres de long.

Devant ce terre-plein se trouve la fosse à chalutiers creusée à 5 mètres au-dessous de zéro.

La nouvelle tranche des travaux à réaliser en 1931 et 1932 comporte l'achèvement des dragages ci-dessous et la construction d'un nouveau terre-plein aux abords du môle de la Roncière actuel, qui donnera 68 mètres de quai par fonds de 5 mètres et 80 mètres par fonds de 4 mètres.

Parallèlement aux travaux ci-dessus, le service local a reconstruit un ancien quai en bois en face des magasins de la douane, élargi, après de grosses réparations, le quai de la Roncière et construit des plans inclinés pour le saillage des doris.

ILE-AUX-CHIENS

Cette île par sa position ferme la rade de Saint-Pierre qu'elle protège contre les vents régnants du sud. Elle compte 446 habitants, presque tous pêcheurs.

Une cale en cribs facilite l'accès à l'île-aux-Chiens du côté de la rade.

MIQUELON

Au début de la colonisation, Miquelon fut le chef-lieu de nos établissements. Ce choix paraissait s'imposer par l'étendue de l'île, sa rade, ses 21 000 hectares de terre, cultivables en certaines parties. Mais le peu de sécurité qu'y trouvent les navires l'ont fait abandonner pour Saint-Pierre, qui a absorbé toute la vie commerciale de la colonie. Miquelon a une population de 544 habitants, la plupart se livrant à l'industrie de la pêche.

En 1929 le service local a construit une cale en cribs pour faciliter le débarquement des passagers et des marchandises qui se faisait avant au moyen de doris. Cette cale, longue de 60 mètres, a 6 mètres de large. Au musoir, on a à mer basse 4 mètres d'eau. La municipalité de Miquelon a complété cet ouvrage par un magasin où pourront être logées les marchandises avant leur enlèvement. Ces constructions rendent de grands services en supprimant les risques que couraient aussi bien les marchandises que les personnes au moment de transbordement dans les doris par mer agitée.

MÉTÉOROLOGIE

TEMPERATURE. – Situées sous une latitude moins septentrionale qu'une grande partie de la France, les îles Saint-Pierre et Miquelon se trouvent, au point de vue météorologique, placées dans la zone froide, sur la ligne isotherme qui, passant au nord du Féroë, a pour moyenne annuelle 5° au-dessus de zéro. Toutefois, ces îles n'ont point, comme certains pays situés sur cette même ligne, les étés de Paris et les hivers de Pétrograd : l'été est sans chaleur, c'est l'été d'Arkhangel ; l'hiver est plus long que rigoureux, c'est l'hiver du sud de la Suède. Si le thermomètre descend quelquefois à 20° au-dessous de zéro, on peut dire que les plus basses températures varient entre 14 et 16° centigrades au-dessous de zéro.

CLIMAT. – Le climat des îles Saint-Pierre et Miquelon est un climat froid et humide, rigoureux surtout par suite de la longueur des hivers, du peu de chaleur des étés et des brusques changements de température. En plein hiver un froid de 15 à 20° centigrades est souvent remplacé par un court dégel formant verglas. Si les personnes d'une constitution robuste peuvent le supporter, il ne convient pas aux personnes anémiées et d'une complexion délicate. Aucune maladie n'est spéciale au pays.

PRESSIION BAROMETRIQUE. – La pression barométrique à Saint-Pierre est très variable surtout à partir du mois d'octobre jusqu'au mois de juin. Pendant la saison d'hiver, il n'est pas rare de voir le baromètre descendre à moins de 730 millimètres, remonter ensuite dans l'espace de quelques heures à 780 millimètres et au-delà pour redescendre à nouveau à 740 millimètres ou même plus bas. Pendant ces variations, le vent souffle en tempête et par coups qui font trembler les légères constructions en bois.

NEIGE, GLACES. – C'est dans la dernière moitié du mois de décembre que la neige commence à couvrir la terre d'une manière presque permanente ; janvier et février sont les mois pendant lesquels elle tombe avec le plus d'abondance, et ce n'est souvent qu'en avril qu'elle disparaît complètement.

Quand les vents soufflent du nord, du nord-ouest ou du nord-est, ils occasionnent ce que dans les Alpes on appelle la tourmente, ce qu'à Saint-Pierre on nomme le *poudrin*. Secs et violents en cette saison, ils tamisent la neige, la réduisent en poussière impalpable, la lancent des hauteurs dans la plaine, l'amoncellent dans un endroit pour la disperser ensuite, la faisant pénétrer, par les moindres fissures, jusque dans l'intérieur des appartements. Impossible de voir, impossible de respirer au milieu de cette poussière glacée ; entreprendre une course un peu longue, *les jours de poudrin*, serait une très grave imprudence. A Miquelon il y a eu cas de mort d'hommes : des gens assaillis par cette tempête de neige qui les aveuglait se sont égarés et ont été trouvés raidis par le froid.

Il arrive qu'en février et mars les îles sont enfermées dans une ceinture de glaces s'étendant à perte de vue. Quand ces glaces ne se relient pas entre elles, c'est ce qu'on appelle du « crémi ». Elles

opposent parfois une barrière infranchissable aux navires. Si le Barachois se prend et que le crêmi se resserre, une croûte glacée se forme entre Saint-Pierre et l'île-aux-Chiens, assez solide, comme en 1874, 1883, 1887 et 1923, pour permettre le passage à pied. Quant à ces banquises colossales, à ces *montagnes* ou à ces *îles de glaces* (icebergs) qui emprisonnent souvent les pêcheurs à leur arrivée à Terre-Neuve, elles se tiennent au large.

VENTS (⁵). – Il est peu de pays où le temps soit plus changeant que dans les parages de Terre-Neuve. Souvent dans la même journée les vents font le tour du compas, après avoir soufflé grand frais de l'est le matin, ils soufflent avec la même force et d'une direction opposée dans l'après-midi. Cependant, les vents d'ouest dominant et, en général, soufflent à eux seuls autant de temps que les autres ensemble.

Les grands vents de l'est au S.-O. par le sud, prennent dans le pays le nom d'*assuétie* ; ils sont généralement accompagnés d'un ciel brumeux et donnent beaucoup de pluie. Les grands vents du N.-E. au N.-O. par le nord sont appelés *anordie*.

Parfois le vent de S.-E. saute subitement au S.-O. sans cesser de souffler grand frais ; la saute du S.-O. au N.-O. est aussi très fréquente, et l'on ne saurait trop engager à y prendre garde, sans cela on peut faire de sérieuses avaries.

Le ciel s'éclaircit lorsque les vents passent à l'ouest, et devient très beau, le vent continuant à souffler grand frais. Cela dure généralement deux ou trois jours (quelquefois moins, rarement plus), et le vent, en mollissant, continue à hâler le nord, le ciel restant clair. Quand le vent est entre le N.-E. et le S.-E., le ciel recommence à se charger.

Le vent de S.-E. de ce côté de l'Océan a de l'analogie avec le vent de S.-O. de nos côtes d'Europe.

PLUIE. BRUMES. – La brume est à peu près certaine avec des vents de S.-E. au S.-O. ; s'il y a une petite brise, on peut rester pendant une semaine enveloppé d'un brouillard épais, avec lequel toute tentative pour atterrir serait une grande imprudence, si on n'a pas eu un point de départ certain et peu éloigné.

Si le vent est fort, la brume ne persiste pas ; elle vient parfois avec des vents du S.-E. au N.-E. et dure d'autant moins que les vents sont plus nord.

Enfin, on a même de la brume avec les petits vents d'Ouest et de N.-O., mais elle est de courte durée et se dissipe aussitôt que le vent fraîchit.

En résumé, on peut avoir de la brume par tous les vents ; cependant, c'est avec les vents de S.-E. au S.-O. (par le sud), que la brume est toujours la plus épaisse et la plus tenace, et il est rare qu'ils n'en amènent pas : tandis que les autres vents, quoique accompagnés accidentellement de brouillards, sont généralement clairs.

Les mois de juin et de juillet sont les plus brumeux. Les brumes durent alors des semaines entières pendant lesquelles on ne voit qu'à de rares intervalles quelques échappées du ciel. En août et septembre cet état brumeux est moins habituel ; aussi sont-ils regardés comme les seuls beaux mois de l'année, car une fois ces mois passés, aux brumes succèdent les frimas.

La quantité de pluie varie beaucoup d'une année à l'autre, mais rarement descend au-dessous de 1000 millimètres. Comme maximum journalier on a observé en 1928, 77 millimètres et comme pluie torrentielle de courte durée, en a eu 0,000036 par seconde.

Le nombre de jours de pluie à Saint-Pierre est aux environs de 70 par an.

Au total pour les années 1928 et 1929 le nombre de jours sans brume, pluie ou neige se réduit respectivement à 100 et 84, mais il ne faut pas en conclure que tous ces jours sont ensoleillés, car le plus souvent le ciel reste couvert et les journées tout à fait claires sont rares.

⁵ Extrait du *Pilote de Terre-Neuve*, par M. le vice-amiral Cloué

CONSTITUTION GÉOLOGIQUE

La constitution géologique n'est pas compliquée : les îles Saint-Pierre et Miquelon sont presque exclusivement formées par des porphyres pétrasiliceux, à pâte d'un brun violâtre ou d'un rouge vineux, dont les fissures sont remplies par des injections de quartz le plus souvent opaque, quelquefois limpide et vitreux, et alors cristallisé. C'est à peine si l'on peut voir sur quelques points, toujours très restreints, les poudingues et grès appartenant à la formation houillère au travers desquels a eu lieu l'éruption porphyrique, les brèches qui l'ont accompagnée, et des roches verdâtres auxquelles il faudrait peut-être attribuer une origine trapéenne. Quant aux blocs erratiques que l'on rencontre en certains points du rivage, entre la ligne des hautes et des basses eaux, il est plus que probable qu'ils ont été apportés par des glaces flottantes. Cette supposition par laquelle Lyell explique la présence de blocs semblables sur les rives du Saint-Laurent, les côtes du Labrador, et même dans l'intérieur des terres, peut s'appliquer également aux roches de nature diverse que l'on trouve sur l'île Saint-Pierre, dans la partie plane qui s'étend entre la ville et l'étang de *Savoyard* ; car bien que ce qui se passe de nos jours, s'il faut ajouter foi au dire des anciens de la localité, tende à faire croire à un affaissement du sol, rien n'empêche d'admettre qu'à une époque très reculée le changement de niveau qui s'est opéré au Canada et au Labrador se soit étendu à Terre-Neuve et aux autres îles du golfe.

L'île Miquelon renferme du minerai de fer ; beaucoup de navires, en approchant du littoral, ont observé des variations notables dans leur compas, et il se trouve même certaines portions du sol où le fer existe en si grande abondance que, lorsqu'on y pose une boussole, l'aiguille aimantée s'agite sans cesse en décrivant des arcs de cercle très étendus et quelquefois des cercles entiers.

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON



PREPARATION DE LA MORUE. DÉPEÇAGE

En 1874-1875, on a trouvé à Miquelon des minières de terre de Sienne, ou ocre jaune. En outre, des schistes ardoisiers ont été découverts aussi sur Langlade. Les ardoises dures sont rouges, violettes et vertes, pareilles à celles de Fumay (Ardennes).

En 1867, on découvrit au cap Miquelon des pyrites de fer et de cuivre. On crut à une mine d'or en voyant certaines parcelles brillantes. Des échantillons furent adressés à l'École des mines de Paris, et l'analyse indiqua l'absence absolue de l'or : le minerai n'était composé que de sulfate de cuivre et, en majeure partie, de sulfure de fer.

CULTURE ET PRODUITS NATURELS

Les ressources agricoles de la colonie sont peu importantes.

L'île Saint-Pierre n'est à proprement parler qu'un rocher dépourvu de terre végétale, et, si le roc ne se montre pas à nu dans toute son aridité, on ne peut appeler végétation la mince couche de verdure dont il est revêtu.

En dehors de la ville et à part quelques fermes disséminées sur toute l'étendue de l'île, le sol est en friche. Toute cette partie agreste et laissée sans culture est désignée par les habitants sous cette appellation vague, « la Montagne » ; et, de fait, l'île représente un plateau assez élevé, d'une couleur indécise dans son ensemble, suivant que le roc, les brousses ou la tourbe se disputent sa superficie. Vus de la mer, ces mamelons qui s'étagent en pentes rapides avec des saignées béantes de terres éboulées et de pierres émiettées apparaissent aux yeux des voyageurs comme le prototype de la désolation. Si à ceux qui éprouvent cette impression une ascension faisait envie, ils trouveraient sur les hauteurs, aux flancs des collines abruptes, une mousse parasite qui, par son épaisseur spongieuse, absorbe le peu de suc qu'a la terre au grand détriment des fougères au feuillage étioilé, des genévriers condamnés à ramper perpétuellement sur le sol, et de-ci de-là un fouillis inextricable de sapins de taille lilliputienne et de bouleaux nains. Ces petits arbustes verts, – dont les mieux venus n'atteignent pas deux mètres d'élévation, – s'enchevêtrent les uns dans les autres et se confondent dans un tel enlacement que le pied du promeneur a de la peine à se dégager sous cette étreinte de branches et de ramifications.

L'île serait improductive si les efforts des habitants n'avaient en quelque sorte vaincu la nature. Autour de chaque maison s'étend un jardin potager que son propriétaire cultive avec une sollicitude d'autant plus vive que la matière se montre plus réfractaire. Les semis se font en mai. En quatre mois, avec une vitalité qui surprend tous ceux qui ne sont pas initiés à la culture du pays, on voit pousser et arriver à maturité les plantes légumineuses de France, celles-là seules du moins qui peuvent, en un court espace de temps, parcourir toutes les phases de la vie végétale. Il ne faudrait pas songer à planter des arbres fruitiers, aucun n'aurait chance de fructifier ; mais quant à ces productions utiles telles que choux, oignons, carottes, radis, navets, salades, céleri, petits pois, haricots, betteraves, salsifis, pommes de terre, etc., elles réussissent très bien, et il y a lieu de reconnaître qu'elles sont d'un puissant secours pour les familles peu aisées de marins-pêcheurs. Il n'est à Saint-Pierre, si pauvre famille qui ne possède un pauvre jardinet, formé à grand renfort de terres rapportées.

Miquelon se prête plus volontiers aux essais agricoles. A partir du littoral s'étendent des plaines d'une assez grande superficie, bornées par des éminences aux pentes plus ou moins rapides, au-delà desquelles se trouvent encore d'autres plaines, puis des collines s'étagant en amphithéâtre, et enfin des « mornes » ou montagnes qui bordent l'horizon. La plus élevée de celles-ci ne dépasse pas 250 mètres ; tel est l'aspect intérieur de l'île.

Les plaines sont occupées dans la plus grande partie par des tourbières sur lesquelles se développe un inextricable et spongieux tapis de mousses, de sphagnum et de lichens. C'est là aussi que se trouvent la plupart des plantes vasculaires : katmia, myrtilus, juncus, carex, rubus chamaemorus, etc.

Les mornes dont l'aspect n'est guère plus riant que celui des plaines dont ils sont les aboutissants ont leurs sommets dégarnis. Quelques-uns sont recouverts d'une légère couche d'humus. A leur pied s'étalent des taillis ou bouquets d'aulnes et de sapins rabougris qui se détachent en bandes verdâtres sur leurs flancs, le long des ravins dont ils sont creusés. A Langlade, ou petite Miquelon, ces arbres sont d'une plus belle venue qu'à la grande Miquelon et atteignent jusqu'à 6 mètres de hauteur.

Au fond des ravins, à l'abri desquels se développent cette végétation arborescente et les buissons baccifères du nord, circulent de minces filets d'eau qui, en avril, deviennent de petits torrents. Descendus dans la plaine, ils s'y élargissent fréquemment au-dessus d'un fond tourbeux reposant sur une couche d'argile, pour former des mares d'eau, de petits étangs et des marécages dont la tremblante surface n'est pas toujours sans danger. Ils communiquent entre eux par des anastomoses multipliées et constituent les affluents des ruisseaux dont les principaux sont : à l'ouest, la Carcasse, le Renard le ruisseau de la mère Durand ; à l'est, la Carcasse de l'est, la Terre-Grasse, Sylvain, la Demoiselle, le ruisseau du Cap-Verd, etc. Le cours d'eau le plus important de Langlade est la Belle-Rivière, dont les bords rappellent quelques-uns des plus beaux sites de Bretagne. Ces cours d'eau, larges au plus de 3 mètres et à peine profonds de 1 mètre, sont tous guéables et se déversent soit à la mer, soit dans les champs voisins du littoral. Quelques étangs sont à la fois profonds et étendus. Tels sont ceux du Cap-Verd, de Mirande et surtout le grand étang de Miquelon, dont la longueur est de 3341 mètres et la profondeur de 3 à 5 mètres.

A Saint-Pierre, à Miquelon et à Langlade les fermes qui existent s'occupent, en même temps que de l'élevage des bœufs et des moutons, de cultures vivrières, mais leurs produits ne sont qu'un médiocre appoint dans le ravitaillement de la colonie qui doit importer tout ce qui est nécessaire à la vie de ses habitants et à l'approvisionnement des navires fréquentant le port de Saint-Pierre.

INDUSTRIE

Les îles Saint-Pierre et Miquelon ont été souvent dénommées un lieu de pêche et cette qualification est exacte. Très rapprochées du banc de Saint-Pierre et du banquereau, à quarante-huit heures du Grand Banc, elles forment un point de concentration précieux d'où le cercle d'action de la colonie peut s'étendre partout où la morue se trouve en abondance.

La pêche et la préparation de la morue ont été et sont presque encore les seules industries de la colonie.

BANCS

Ces immenses alluvions qu'on désigne sous le nom de bancs, ont été formées, suivant l'hypothèse la plus généralement admise, par suite des apports qui, depuis des milliers d'années, sont résultats de la rencontre du gulf-stream avec le courant polaire. C'est sur ces platiers dont le fond est sable, roc, coquilles brisées, oursins dits bérets-basques, que la morue a établi son domaine, domaine presque exclusif, car à part les flétans et les raies, les crapauds et les chats de mer (hideux poissons qu'on rejette aussitôt décrochés), c'est elle, toujours elle que l'on pêche.

Le banc de Saint-Pierre, situé à 40 milles au sud-ouest de Saint-Pierre, offre souvent des pêches très fructueuses et comme le banquereau situé comme le précédent au sud-ouest de Saint-Pierre, mais plus éloigné, il est fréquenté par les navires français et les goélettes américaines. Le poisson qu'on y pêche, quoique abondant, est petit. Il pèse en moyenne 450 grammes. Particularité remarquable : au mois de juin pendant la saison du capelan, la morue disparaît momentanément du banquereau.

C'est sur le Grand Banc qu'on trouve la plus belle morue (4 kilogrammes en moyenne, quoiqu'il y ait de ces poissons qui pèsent plus de 15 kilogrammes). On y pêche aussi d'énormes flétans.

MORUE

La morue a établi sa demeure dans les parages de Terre-Neuve. Elle affectionne les bancs, ces hauts plateaux sous-marins, où elle trouve une nourriture à son goût. Il est possible aussi que la température des eaux soit pour quelque chose dans son cantonnement. On a remarqué que sur les bancs, la mer avait un abaissement de température de 10 à 15°. Or la morue se plaît dans les fonds où un thermomètre-plongeur marque une température d'environ 5° centigrades au-dessus de zéro.

La morue est d'une prodigieuse fécondité. On a compté dans le ventre des femelles plus de neuf millions d'œufs.

PÊCHE DE LA MORUE

La pêche de la morue est pratiquée sur les bancs par des voiliers, des chalutiers, armés dans les divers ports de France, et sur les côtes de la colonie, par des embarcations dites « warys » armées à Saint-Pierre et Miquelon.

LA BOËTTE. – Il serait superflu d'insister sur la voracité de la morue, mais ce que l'on sait moins, c'est le goût capricieux qu'elle montre pour certains appâts. Ces appâts il faut les varier pour ainsi dire périodiquement.

En première pêche (d'avril à juin), c'est sur le hareng que la morue concentre son appétit. La boëtte de seconde pêche (juin à juillet), est le capelan, petit poisson blanc à dos noir, un peu plus grand qu'une sardine. La troisième pêche, qui s'étend de juillet à octobre, se fait avec l'encornet, mollusque genre pieuvre, dérivé des calmars et des seiches.

Autrefois, la boëtte de la première pêche était le hareng apporté à Saint-Pierre par les habitants de Terre-Neuve. Mais en 1886 le parlement de Saint-Jean vota une loi, dite le « Bait-Act », interdisant l'exportation de Terre-Neuve de toute boëtte nécessaire à la pêche à la morue. Les voiliers pêcheurs français eussent pu voir alors retarder de plusieurs mois l'ouverture de la saison de pêche, si les Fécampoïses et les Malouïns, qui font toute la campagne sur les bancs, n'avaient eu l'heureuse inspiration, faute de harengs, de boëtter leurs lignes avec un coquillage, le bulot, qui gît en abondance au fond de la mer. Ils obtinrent des résultats avantageux. Leur exemple fut suivi et ce mode de boëtage s'est généralisé. Le bulot est le bucin ondé, *Buccinum undatum de Linné*. C'est un bigorneau de forte taille qui se reproduit avec une puissance prolifique incroyable. On ne le trouve pas sur tous les fonds, mais là où il se trouve, il pullule en quantités prodigieuses. On le pêche à l'aide de casiers amorcés tantôt avec de la viande de cheval, tantôt avec des têtes de morues. Ces casiers, plongés au fond de la mer, sont ramenés à la surface, au bout d'un certain temps, avec une provision de bulots. A coup de maillet, on brise la coquille, on extrait l'animal et on fixe sa chair sur l'hameçon.

La deuxième pêche (juin à juillet) se fait avec le capelan, petit poisson de la famille des gadidés. Du 12 au 15 juin, avec une régularité qui ne s'est que très rarement démentie, se produit dans les anses des deux îles un merveilleux phénomène qui dure environ un mois. A cette époque, qui est celle du frai du capelan, le flot déferle sur le rivage apportant avec lui de telles quantités de poissons, que la mer en perd sa teinte verte pour prendre une couleur laiteuse et se retire, laissant sur la plage des myriades de capelans. Ce n'est cependant pas à terre que le pêcheur ramasse sa provision mais dans la lame, aux endroits où le poisson est aggloméré et où, à l'aide d'une épuisette, il a vite fait de remplir son embarcation. Lorsqu'il s'agit de boëtter un voilier-pêcheur, c'est avec une seine, dont l'extrémité

peut embrasser tout une anse, que les pêcheurs prennent les centaines de mille de capelans qui leurs sont nécessaires.

La troisième pêche (juillet à septembre) se fait avec l'encornet, petite pieuvre qui se laisse prendre à la turlute suspendue à une ligne de main. La turlute est un petit instrument en plomb, peint en rouge et garni à son extrémité d'une couronne d'épingles recourbées, très pointues. Au scintillement de la turlute l'encornet approche et se prend aux crochets de l'engin.

Mais l'expérience des deux campagnes de pêche malheureuses des années 1929 et 1930 a montré qu'il convenait d'organiser rationnellement et scientifiquement en quelque sorte l'approvisionnement des pêcheurs en boîte. En 1930, en effet, capelan et encornet ont fait totalement défaut, aussi l'administration locale, en accord complet avec la chambre de commerce et le comité de pêche et avec l'autorisation et le concours du ministère de la Marine marchande, a-t-elle créé un entrepôt de boîte congelée au frigorifique de Saint-Pierre ou, moyennant un prix raisonnable, nos pêcheurs pourront venir se ravitailler pendant toute la durée de la campagne.

VOILIERS

Le voilier pêcheur jauge généralement de 150 à 200 tonnes. Il comprend un équipage variant avec le nombre de doris qu'il peut embarquer. Certains voiliers ont un équipage de 30 hommes.

Les doris sont des embarcations légères à fond plat, tenant admirablement la mer. Elles s'encadrent les unes dans les autres et sont chargées sur le pont du voilier. Dès qu'on amène les doris à la mer, deux hommes s'embarquent dans chaque doris et vont à plusieurs milles du voilier tendre les lignes de fond. Ces lignes sont garnies de 2 en 2 mètres d'avançons nommés *empies* munis d'un hameçon. A l'hameçon pend l'appât, autrement dit la boîte.

C'est le soir qu'on tend les lignes. Le lendemain, chaque doris va relever ses lignes et rejoint le voilier qui est au mouillage. A peine le doris a-t-il accosté le navire, que les morues sont jetées sur le pont. Sans désemparer on les ouvre, on rabat les deux ailes en écran, on met de côté le foie et les œufs (la rogue) pendant que l'on jette à la mer la tête et les entrailles. Le poisson lavé est ensuite placé dans la cale et mis dans le sel.

Les voiliers sont en décroissance régulière ; on en comptait : 128 en 1913, 96 en 1928, 90 en 1929, 75 en 1930.

Jadis, Saint-Pierre armait de son côté de petites goélettes de 16 hommes pour la pêche sur les bancs les plus proches ; cette flottille, qui en comptait : 220 en 1900, 29 en 1913, 2 en 1920, a complètement disparu.

CHALUTIERS A VAPEURS

L'apparition des chalutiers à vapeur sur les bancs de Terre-Neuve remonte à 1904. Après la guerre, les cours élevés du prix de la morue décidèrent les armateurs à envoyer sur les bancs des chalutiers de tous tonnages. Mais, depuis quelques années, l'emploi de chalutiers de fort tonnage semble devoir se généraliser ; c'est ainsi qu'en 1930 sont apparus sur les bancs de nouveaux chalutiers de 1100 à 1200 tonneaux de jauge calant 19 pieds en charge, chauffant au mazout et ayant un rayon d'action considérable qui leur permet d'aller déposer directement en France leur pêche, au grand détriment d'ailleurs du port de Saint-Pierre, qui perd ainsi le bénéfice du transbordement du poisson sur les longs-courriers ou chasseurs, suivant le procédé qui a fait longtemps sa fortune. Ces chalutiers peuvent charger jusqu'à 700 tonnes de poisson.

Jusqu'à ces dernières années, en effet, les produits de pêche étaient transportés de Saint-Pierre en France par des voiliers désignés sous le nom de « longs courriers » ou « chasseurs » qui apportaient

à Saint-Pierre au voyage d'aller les quantités considérables de sel nécessaire au salage de la morue. C'est de Cadix et de Lisbonne que provient ce sel. Les sel égrugés de Port-de-Bouc sont également employés mais moins appréciés que les précédents.

Alors que le nombre des voiliers pêcheurs est en décroissance, celui des chalutiers a marqué en ces dernières années une progression constante, on en comptait : 16 en 1913, 30 en 1920, 43 en 1929, 45 en 1930.

PÊCHE LOCALE OU CÔTIÈRE

La pêche locale ou côtière est faite sur les côtes de la colonie par les pêcheurs Saint-Pierrais dans des canots à fond plat jaugeant de deux à trois tonnes dénommés « warys ». Ces embarcations non pontées qui se dirigeaient autrefois à la voile ou à l'aviron sont, depuis quelques années, toutes pourvues d'un moteur. Cette transformation de l'embarcation nécessite des frais d'armement assez élevés auxquels le pêcheur n'avait pas autrefois à faire face. Les dépenses de combustibles (essence) de graisse, de piles, de magnétos, également celles d'entretien du moteur lui-même qui exige de fréquentes réparations, grèvent lourdement l'armement local. Mais ces frais sont compensés par des facilités plus grandes données au pêcheur pour l'exercice de son industrie, sortie en pêche par des temps très gros, déplacement plus facile sur les lieux de pêche et sans fatigue pour l'équipage et par suite accroissement du produit de la pêche. Le wary a un équipage de deux et parfois de trois hommes.

La petite pêche a, elle aussi, son mode particulier. Elle emploie la ligne de main, dont les hameçons sont amorcés avec les différentes boîtes ci-dessus décrites. La pêche dite à la *faux* est interdite ; elle consistait dans l'emploi d'un poisson en plomb terminé par deux crochets en forme d'hameçon et suspendu à une corde. On imprime à ce pendule un mouvement de va et vient qui rappelle celui de la faux. Le poisson au métal brillant s'enfonce dans l'eau, traverse le monde des morues dans lequel il fait son éclaircie, et en remonte avec sa proie. Pour faucher, il est indispensable que le bâtiment conserve toujours une petite vitesse. Le mouvement de la faux est incessant et, quand il se produit dans 15 ou 20 brasses d'eau, on comprend qu'il soit extrêmement fatigant. Cet engin était surtout employé quand capelan fourmillait. A cette époque, la morue gavée ne mordant plus à l'appât, la faux venait remplacer l'appât dédaigné.

On comptait en 1913 : 343 warys armés dans la colonie ; en 1921, 271 ; en 1927, 254 ; en 1930, 226 dont 150 à Saint-Pierre et L'île-aux-Chiens et 76 à Miquelon, ce qui marque surtout à Saint-Pierre, une désaffection de plus en plus grande de la jeunesse pour le rude métier de pêcheur.

PRÉPARATION DE LA MORUE

A bord des voiliers et des chalutiers, la morue subit la même préparation. Dès l'arrivée des doris à bord du voilier ou dès que le chalut relevé a déversé son contenu sur le pont du chalutier, la morue est mise en état de salaison.

Un étal est installé, sur lequel les morues passent de mains en mains.

On commence par piquer la morue, autrement dit, à l'éventrer jusqu'au nombril. Les détritrus sont jetés à la mer. On ne garde que les foies et les rogues. Dans ce travail, qui se fait avec rapidité, les hommes sont dans le sang jusqu'au coude. Puis la morue est décollée, c'est-à-dire qu'on lui arrache la tête.

Ainsi piquée et décollée, la morue est livrée au trancheur. Ce marin, de la main gauche, recouverte d'une mitaine garnie de cuir, saisit le poisson par l'oreille et, avec le couteau qu'il tient dans l'autre main, le fend jusqu'à la queue d'un seul coup, puis ramenant prestement son couteau dans la partie correspondant à la cavité abdominale, enlève la moitié de l'arête médiane. A l'endroit de la

section de la moitié de cette arête se projette un flot de sang, que le mousse *énoctera* avec une cuiller en fer. Entièrement débarrassée de son sang, la morue est lavée dans une demi-barrique remplie d'eau et jetée au saleur dans la cale. Celui-ci étend la morue la chair en l'air, et répartit le sel de manière à en charger davantage les parties charnues. La morue, une fois salée, est arrimée. Elle est ce qu'on appelle morue verte ou morue au vert.

La morue pêchée par les warys est préparée à terre dans des conditions sensiblement pareilles. Mais au lieu d'être salée immédiatement et mise en arrimes, c'est-à-dire en piles, la morue est placée pendant 48 heures dans des récipients contenant de la saumure. Au bout de ce laps de temps, elle est retirée, salée et arrimée dans les « saleries ».

SÉCHAGE DE LA MORUE

Une partie des morues provenant des voiliers, des chalutiers et des warys subit l'opération du séchage. Cette industrie, qui était autrefois très prospère, tend à diminuer. Le séchage se fait soit par exposition de la morue sur les graves, vastes étendues de pierres sur lesquelles est déposé le poisson, soit artificiellement. La morue est d'abord lavée puis débarrassée de son sel. Elle est ensuite exposée sur les graves. Mais cette exposition exige un temps spécial. Il faut du soleil, mais un soleil peu ardent, tempéré par une brise fraîche. Or, à Saint-Pierre les beaux jours sont rares. Les brumes persistantes, les variations de température peuvent détériorer le poisson et en faire de la « morue de rebut ». Ces raisons, et les nombreuses opérations auxquelles donne lieu ce mode de procéder, qui grèvent le prix de revient, ont fait rechercher un mode de séchage artificiel, présentant moins d'aléas et pouvant être employé en toute saison. Les maisons d'armement possèdent maintenant, à côté de leurs graves, des séchoirs dans lesquels se préparent les morues sèches dont l'exportation est faite directement de Saint-Pierre sur les centres de consommation : Amérique et Antilles. Cette industrie mérite d'être encouragée ; car, tout en permettant de fournir à la population un travail suivi pendant les longs mois d'hiver, elle éviterait aux maisons d'armement les divers frais de transport, de transbordement et de manipulation que nécessite l'expédition de la « morue verte » en France où elle est séchée pour être ensuite réexportée. Le séchage pourrait être fait sur place et l'exportation directement de Saint-Pierre sur les centre de consommation. L'administration locale étudie en ce moment la création de primes au séchage et au conditionnement de la morue.

HUILES ET ISSUES

Les foies qui produisent l'huile sont soigneusement mis à part ; des barriques sont amarrées debout, à l'arrière de chaque navire, ce sont les foissières. On y jette les foies qui se putréfient et qui, en se décomposant, forment une partie sanguine et une partie huileuse, celle-ci monte à la surface, tandis que le sanguin reste au-dessous. Quand il y a une quantité d'huile suffisante, on la transporte des foissières dans les barriques placées à fond de cale. Ainsi obtenue, cette huile est destinée à l'usage des tanneries et ce n'est qu'après filtration que le commerce de la droguerie la livre quelquefois sous le nom d'huile noire. C'est à terre que l'on fabrique les huiles médicinales ; l'huile brune ou blonde s'obtient, comme la noire, en entassant des foies dans des caisses rectangulaires divisées par une cloison perméable, mais on apporte plus de soin à sa préparation, en la soutirant souvent, en enlevant fréquemment le sanguin et les draches. L'huile blanche se fabrique tout aussi facilement, il suffit de la chaleur du bain marie pour briser les cellules et faire sortir l'huile, qui est alors d'une belle couleur ambrée. Mais on ne peut consacrer à cette fabrication que les foies des morues pêchées le jour même et jusqu'à présent les foies des morues de la pêche locale sont seuls utilisés. En dehors des préparations faites par les pêcheurs eux-mêmes, deux maisons, ayant des installations spécialement aménagées, se livrent à la fabrication des diverses huiles de foie de morue. Il est avéré par les nombreuses récompenses obtenues que l'huile de foie de morue préparée à Saint-Pierre a une supériorité marquée sur les autres produits similaires.

Les rogues (œufs de la morue) s'écoulent très facilement en France où ils sont employés comme appât pour la pêche de la sardine.

Restent les noves et les langues. Les noves sont les membranes qui se recueillent sur la *raquette* de la morue. Les langues comprennent les langues proprement dites et les adhérences du bas de la mâchoire. Elles sont regardées comme un mets très délicat.

ÉTABLISSEMENT FRIGORIFIQUE DE SAINT-PIERRE

Il existe à Saint-Pierre un établissement frigorifique appartenant à la marine marchande et qui a été concédé à la Compagnie lorientaise de chalutage à vapeur. Cet établissement a été transformé et outillé en 1928 et 1929 et il est à même de pouvoir effectuer les opérations suivantes :

Emmagasinage de la glace, séchage mécanique de la morue, transformation des déchets de poisson, fabrication des sous-produits.

Malheureusement, les deux mauvaises campagnes des années 1929 et 1930 ne lui ont pas permis l'utilisation de son matériel entièrement moderne.

L'autorité locale a décidé, d'accord avec l'administration du frigorifique, d'employer cet établissement pour la congélation et la conservation de la boëtte, nécessaire tant à nos pêcheurs des bancs et du Groenland qu'à nos petits pêcheurs locaux. A cet effet, des travaux sont actuellement en cours qui se monteront à 650 000 francs, supportés partie par la colonie, partie par le ministère de la Marine marchande. Ils seront achevés courant avril 1931 et le dépôt de boëtte pourra entrer en service pour la campagne de pêche 1931.

DIVERSES ESPÈCES DE POISSONS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE EXPLOITÉS A SAINT-PIERRE

Si la pêche de la morue a été jusqu'ici la seule pratiquée par l'armement métropolitain sur les bancs de Terre-Neuve, comme par l'armement local, aux îles Saint-Pierre et Miquelon, il est cependant nécessaire d'observer que ce poisson n'est pas le seul dont la capture pourrait donner lieu à des rendements rémunérateurs.

Diverses espèces de poissons tels que l'églefin (haddock), le flétan, le capelan et le hareng, existent en effet en abondance dans ces parages. Certaines sont délaissées, d'autres, quoique pêchées, ne forment dans les produits de pêche qu'un modeste appoint qui pourrait être considérablement augmenté.

ÉGLEFIN (HADDOCK). – Ce poisson, vulgairement désigné sous le nom de *ânon*s ou *ânes*, a le même habitat que la morue. C'est l'« indésirable » que les pêcheurs voient avec déplaisir suspendu aux hameçons de leurs lignes où frétilant dans la poche de leurs chaluts. Moins gros que la morue, sa chair maigre, peu épaisse, en fait un poisson salé de qualité inférieure. Aussi sur les bancs et sur nos côtes, lorsque la morue « donne » les pêcheurs le rejettent à la mer ; il ne le conservent que pour atténuer leurs frais si la pêche est peu fructueuse. Mais séché et fumé, l'églefin, qui prend alors le nom de *haddock*, est un poisson très goûté en Amérique et en Angleterre, où ses prix de vente sont parfois supérieurs à ceux de la morue. Ainsi préparé, il serait certainement goûté en France et si l'emploi pouvait en être vulgarisé, ce serait pour tous une source de revenus, car l'utilisation d'un poisson très abondant servirait aussi bien les intérêts de la collectivité que ceux particuliers de l'armement et des pêcheurs.

FLETAN. – Ce poisson, de la famille des pleuronectes, à laquelle appartiennent la sole, le turbot, la limande, etc., atteint parfois une longueur de 2 mètres et peut peser jusqu'à 200

kilogrammes. La pêche au flétan nécessite un armement et des engins spéciaux et ce n'est qu'accidentellement que nos pêcheurs de morue en capturent quelques-uns avec leurs lignes ou dans leurs chaluts. La pêche du flétan est pratiquée sur certains points des bancs de Terre-Neuve par des navires américains pour la consommation de la clientèle des États-Unis. Elle pourrait être exercée dans les mêmes conditions par nos nationaux. Ce poisson a une chair ferme, grasse et très savoureuse. Il se consomme frais, salé ou fumé. Il pourrait également subir les mêmes préparations que le thon et être mis en conserves.

CAPELAN. – Excellent appât pour la pêche à la morue (voir plus haut article « Boëtte »), le capelan, qui a une chair délicate très goûtée, est également consommé frais, séché ou fumé.

Le séchage, qui est surtout pratiqué par les femmes et les enfants, donne lieu aux opérations suivantes. D'abord triés, les femelles étant rejetées, les capelans subissent une légère salaison avant d'être lavés et placés sur des claies pour être exposés pendant un jour au soleil. La tête et les entrailles sont ensuite enlevées, puis les capelans sont de nouveau exposés pendant deux ou trois jours au soleil avant d'être mis en barils. Le baril contient de 6 à 7000 poissons. L'expédition se fait généralement sur les ports de Granville et de Saint-Malo. Cette industrie très rémunératrice pourrait être intensifiée, les demandes étant toujours supérieures aux offres.

Le capelan pourra être frigorifié pour l'exportation ou conservé en chambre froide pour être mis en toute saison comme boëtte à la disposition des pêcheurs dès que le dépôt de boëtte congelée du frigorifique de Saint-Pierre sera mis en service.

HARENG. – Le hareng fait son apparition sur nos côtes en avril où il séjourne pendant un mois, y revient vers la deuxième quinzaine d'août pour disparaître complètement fin novembre. En raison de l'absence de débouchés ce poisson est peu pêché sur nos côtes. L'industrie de la pêche du hareng est à créer.

STATION NAVALE DE TERRE-NEUVE

Deux bâtiments de la marine militaire constituant la station de Terre-Neuve sont, de mai à octobre, détachés sur les bancs, sous le commandement d'un capitaine de frégate. Ils ont pour mission de prêter à nos navires pêcheurs, voiliers et chalutiers, l'aide matérielle dont ils peuvent avoir besoin au cours de leur longue campagne, d'apporter aux équipages les soins médicaux qui leur sont nécessaires, et de veiller à l'application des divers règlements sur la navigation (sécurité, hygiène, etc.) et de ceux spécialement édictés pour la pêche sur les bancs de Terre-Neuve.

SOCIÉTÉ DES ŒUVRES DE MER

Reconnue d'utilité publique par décret du 7 décembre 1898.

La Société des œuvres de mer envoie sur les bancs, pendant la campagne de pêche, un navire-hôpital, la *Sainte-Jeanne-d'Arc*. Ce navire visite surtout les voiliers, recueille à son bord les malades et les blessés, les dépose à l'hôpital de Saint-Pierre, où il les reprend, après guérison, pour les remettre en mer aux navires qui les lui ont confiés. Il délivre également des médicaments, parfois des vivres, et distribue des milliers de lettres aux pêcheurs qui lui en remettent autant pour être expédiées en France. La durée de chaque croisière du navire-hôpital est d'environ un mois, après laquelle ce navire relâche à Saint-Pierre pour reprendre ensuite son service des bancs. Un médecin de la marine de l'État est détaché à bord de la *Sainte-Jeanne-d'Arc*.

Chaque jour, le navire-hôpital envoie par T.S.F. au poste de T.S.F. de Saint-Pierre, la liste des navires visités dans la journée, au cours de sa croisière sur les bancs. Ces renseignements sont immédiatement câblés à Paris puis transmis aux ports d'origine des navires.

La Société des œuvres de mer possède à Saint-Pierre une maison de famille où sont reçus les marins des équipages des navires en relâche à Saint-Pierre.

PHARES, SEMAPHORES, SIRENES DE BRUME, BALISAGE. Les parages si dangereux du port de Saint-Pierre parsemés de récifs les uns émergeant, les autres recouverts en permanence par les flots et plus redoutables encore à la navigation parce que invisibles, les brumes persistantes qui entourent nos îles surtout au printemps et en été comme d'un linceul glacé ont nécessité une organisation de balisage et de signaux très complète et qui constitue pour notre petite colonie une charge assez lourde, puisqu'elle se chiffre à environ 500 000 francs par an.

Trois grands phares éclairent les parages de l'archipel : celui de Galantry, à l'extrême pointe sud-est de l'île de Saint-Pierre ; celui de la Pointe-Plate, à l'extrémité ouest de l'île Langlade et celui du cap Blanc au nord de la grande Miquelon. En outre, les abords mêmes du port de Saint-Pierre sont signalés par trois petits phares ainsi que par le feu de la Pointe-aux-Canons et le feu de la Plaine, au centre même de la ville, au sommet d'une tour de 22 m,50 de hauteur.

Deux sirènes de brume puissantes sont en outre installées sur la colline de Galantry et à la Pointe-Plate. Enfin, un radiophare fonctionne depuis quelques années à la tête de Galantry.

Suit le détail de ces différents ouvrages.

PHARE DE GALANTRY. – La tête de « Galantry » est un mamelon élevé de 57 mètres au-dessus du niveau de la mer situé dans le sud-sud-ouest de la ville et du port de Saint-Pierre, dont il est distant par route de 4 kilomètres. En 1862, on y a établi, sur l'emplacement de l'ancien feu fixe, un phare de premier ordre à feu tournant qui présente un éclat blanc d'une durée de huit secondes 4/10, suivi d'une éclipse de neuf secondes 6/10 ; un second éclat blanc de huit secondes 4/10 ; puis une éclipse prolongée de 12 secondes 6/10 ; un éclat rouge de huit secondes 4/10 ; une éclipse de douze secondes 6/10, et de nouveau un éclat blanc de huit secondes 4/10 recommençant la série. Il peut être aperçu par beau temps à 18 milles. Masqué dans la partie nord par les hautes terres de l'île, il est visible dans un secteur de 265°, quand on le relève entre le S.5°O., et l'est en passant par l'ouest et le nord. La tour carrée qui le supporte est peinte en blanc et a 11 mètres de hauteur.

La position du phare est 46°45'7'' N. 56°09'7'' O. Gr.

SEMAPHORE DE GALANTRY. – Un mât muni d'une vergue placé à l'est du phare de Galantry est destiné aux signaux du sémaphore. Les signaux se font au moyen de signes conventionnels.

Les signaux sont placés de la façon suivante : les unités en tête de mât et les dizaines à l'extrémité de la vergue qui regarde l'est.

Ces signaux sont employés pour les communications avec la ville et le port.

Pour les communications avec les navires en mer, on emploie le code international de signaux.

PHARE DE POINTE-PLATE (LANGLADE). – Phare de premier ordre à feu fixe, portée 19 à 20 miles « Situé par 46°49'N. et 56° 24'2''O. La tour de 2 mètres de diamètre primitivement métallique avec des jambes de force est actuellement englobée dans une chemise de béton armé.

La hauteur focale de la tour est de 46 m,80 au-dessus du niveau de la mer.

Ce phare éclaire en blanc tout l'horizon du nord au sud en passant par l'ouest, à l'exception des Veaux-Marins qu'il couvre d'un secteur rouge débordant ces rochers du côté de l'ouest et de 1 mille environ.

Un petit poste radiophonique est installé à la Pointe-Plate pour relier cette côte d'accès si difficile et dangereux avec Miquelon et Saint-Pierre.

PHARE DU CAP BLANC (MIQUELON). – Phare de deuxième ordre, à feu tournant à éclats de dix secondes, de minute en minute. Portée 15 à 16 milles. Situé par 47°6'2'' latitude nord et 56°24'1'' O. Gr, avec tour en fer de 3 m,162 de diamètre et d'une hauteur focale de 31 m,30 au-dessus du niveau de la mer.



SÉCHAGE DE LA MORUE

Ce phare éclaire en blanc tout l'horizon du nord au sud-ouest en passant par l'ouest, couvrant les Veaux-Marins d'un secteur rouge débordant ces rochers du côté du nord de 1 mille environ.

Du côté de l'est, le feu éclaire l'entrée de la rade de Miquelon par un secteur de lumière blanche de $8^{\circ}10'$ à la hauteur de la plage de l'Anse de Miquelon et $18^{\circ}7'$ à l'horizon ; le côté sud de ce secteur passe à 200 mètres au nord des dangereux rochers de la Chatte, qui sont ainsi dans l'obscurité.

Peinture : trois anneaux horizontaux alternés noirs et blancs, de 6 mètres de hauteur, celui partant du sol étant blanc.

PHARE DE L'ILE-AUX-CHIENS. – Sur la pointe sud-ouest de l'île. Position $46^{\circ}46'7''$ N. et $56^{\circ}09'5''$ O. Se trouve, sur une tour rouge à 19 mètres de la pleine mer, un feu fixe et à deux secteurs rouge et blanc. Sa portée est de 7 milles.

PHARE DU PETIT-SAINT-PIERRE. – Une tour en béton, blanche, sur le rocher du Petit-Saint-Pierre par $46^{\circ}47'7''$ N. et $56^{\circ}9'1''$ à feu fixe blanc de 12m,0 de hauteur au-dessus de la pleine mer, éclaire tout l'horizon. C'est un feu permanent sans gardien.

PHARE DU ROCHER BERTRAND. – Constitué par une tour en béton blanche, position $46^{\circ}46'3''$ N. et $56^{\circ}09'5''$ O à feu fixe blanc permanent (sans gardien).

Ces trois derniers phares éclairent les passes de la rade de Saint-Pierre et les abords immédiats du port.

FEUX DE PORT. – pour faciliter l'accès du port même de Saint-Pierre, on a établi, en outre, deux petits feux éclairés au pétrole.

Le premier est fixe blanc, placé sur une tour blanche située sur les rochers de la Pointe-aux-Canons. Sa hauteur est de 11 mètres au-dessus des hautes mers ; il éclaire les trois quarts de l'horizon et peut être aperçu de 6 milles.

Le second feu est fixe rouge, établi sur une tour de 22 m,50 de hauteur qui s'élève au cœur même de la ville de Saint-Pierre.

C'est le feu dit « de la Plaine », dont la portée est de 3 milles par temps clair. La tour carrée qui porte ce phare est peinte en rouge sur ses faces N.-E. et S.-E.

L'éclairage du port de Saint-Pierre a été complété récemment par l'installation d'un fanal rouge placé à l'extrémité du môle récemment construit à l'angle N.-E. du nouveau terre-plein sud du Barachois.

RADIOPHARE DE GALANTRY. – Un radiophare à onde modulée de fréquence 1000, est conjugué avec la sirène de brume de Galantry. Par temps de brume il transmet des séries de traits suivis de l'indicatif de reconnaissance FOK, sur l'onde de 1000 mètres.

SIRENE DE BRUME DE GALANTRY. – Une sirène de brume est établie à Galantry par 56°45'7'' N. et 56°09'7'' O. Gr. sur la falaise en bas du phare. La sirène à air comprimé avec moteur à huile lourde Crossley de 15/20 C. V. Depuis 1929, la machine a été doublée afin d'assurer le service sans interruption en cas de réparation à effectuer au moteur. Le second moteur de secours est aussi à huile lourde d'une puissance de 25/30 C. V.

Un autre petit moteur de secours sert, au besoin, au rechargement des bouteilles d'air comprimé.

La sirène de Galantry émet un son d'une durée de 3 secondes suivi d'un silence de 27 secondes. En cas d'arrêt accidentel de la sirène, il est tiré du phare un coup de canon de demi-heure en demi-heure. Mais depuis que les installations de la sirène ont été doublées, le recours au canon ne se produit pour ainsi dire plus.

SIGNAUX DE BRUME

SIRENE DE BRUME DE LA POINTE-PLATE. – La sirène de la Pointe-Plate, qui avait été placée en 1908 au sommet du phare, a été ramenée depuis 1929 sur le toit du nouveau bâtiment construit dans le cours de la dite année. La nouvelle machinerie de la sirène comporte deux groupes de moteurs Crossley de 15/20 C. V. avec compresseur d'air.

Le signal de brume comprend un sifflet émettant deux sons de 4 secondes séparés par un intervalle de 4 secondes suivis par un silence de 48 secondes.

La portée moyenne du sifflet est de 6 milles, mais par certains temps, elle peut être réduite à 2 milles.

En cas d'interruption dans le fonctionnement de la sirène, il est tiré un coup de canon de 20 en 20 minutes, ce qui ne se produit qu'exceptionnellement depuis la nouvelle installation.

BALISAGE

Le règlement pour le balisage est celui adopté en France par le décret du 1^{er} septembre 1890.

La loi du 27 mars 1882 pour la protection du balisage, modifiée par celle du 15 mars 1927, a été mise en application dans la colonie par le décret du 29 novembre 1928.

Pour l'île de Saint-Pierre et ses environs, il comprend :

1° Une bouée noire à sifflet située sur la côte sud de l'île de Saint-Pierre près de la basse de la Marne ;

3° Une bouée à sifflet peinte à bandes horizontales noires et blanches, placées à l'est de l'Enfant-Perdu pour la Grand'Basse ;

3° Une bouée à cloche, qui sera placée sur la basse des Grappins au sud du phare de Galantry. Cette bouée, commandée en 1930, sera livrée incessamment.

Pour Miquelon :

1° Une bouée noire à fuseau près de la roche Beliveau, à l'est de la Grande Miquelon.

2° Une bouée noire à fuseau au large des rochers de la Chatte, au nord-est de l'île.

BALISAGE INTERIEUR

En rade de Saint-Pierre :

Le rocher le Flétan est marqué d'une bouée noire.

Le rocher la Zoé est marqué d'une bouée rouge.

Le haut fond la Butte est marqué d'une bouée rouge.

Dans la passe du S.-E. une bouée noire marque l'extrémité nord du banc Saint-Louis.

La colonie ne possède pas de navire baliseur. Le service est assuré par un petit remorqueur réquisitionné suivant les besoins.

Le chenal d'accès dans le port est indiqué par des bouées espars, rouges et noires placées de chaque côté du chenal.

SAUVETAGE

Il existe à Saint-Pierre un canot de sauvetage à rames qui est placé dans un abri attenant à un plan incliné avec rails débouchant dans le port. Ce canot a été mis par la Société centrale de sauvetage des naufragés à la disposition de la colonie à charge par elle d'en assurer l'entretien.

Un matériel de porte-amarres est entretenu dans le port de Saint-Pierre et à l'île-aux-Chiens.

SERVICES DE REMORQUAGES – CITERNE

Le service de remorquage est assuré par plusieurs vapeurs de 100 chevaux de force maximum et de chaloupes à moteur.

Le prix du remorquage est d'un franc par tonneau de jauge brute dans les limites du pilotage. Au-delà de ces limites, un contrat spécial s'établira entre le capitaine et le remorqueur. Les compagnies n'encourent aucune responsabilité pour les échouements, abordages et autres avaries que les navires remorqués pourraient subir pendant l'opération du remorquage.

L'eau est livrée à bord des navires en rade et dans le port par quatre bateaux citernes pouvant porter ensemble 120 tonnes d'eau. Le prix est de 8 francs la tonne.

Les navires peuvent en outre s'approvisionner en eau à quai directement aux bouches de la ville sans passer par l'intermédiaire plus coûteux des citernes des entrepreneurs.

STATIONS RADIOTÉLÉGRAPHIQUES

Une station radiotélégraphique d'une portée d'émission de 600 milles de jour et de 1500 milles de nuit fonctionne en permanence à Saint-Pierre. Elle sera prochainement doublée par un poste à onde courte qui permettra la liaison radiotélégraphique bilatérale avec la métropole et qui procède actuellement (février 1931) à ses essais.

Un service unilatéral commercial fonctionne déjà entre la station de Croix-d'Hins (Bordeaux) (émission) et celle de Saint-Pierre (réception).

A la tête de Galantry un radiophare a été installé et fonctionne en permanence en temps de brume permettant ainsi aux navires munis de goniomètres de se repérer sur ce point.

Un poste radiotélégraphique relie Miquelon à Saint-Pierre.

Une station radiophonique est installée à la Pointe-Plate pour relier cette côte d'accès si difficile et dangereuse avec Miquelon et Saint-Pierre.

Un autre petit poste radiophonique vient d'être installé à l'île-aux-Chiens et rend de grands services surtout l'hiver lorsque le mauvais temps ne permet pas aux embarcations de circuler entre ce point et Saint-Pierre.

Nos îles et les points mal desservis de ces îles qui vivaient autrefois dans un isolement pénible pendant les longs mois d'hiver, sont maintenant constamment en communication avec le chef-lieu.

Les taxes radiotélégraphiques sont les suivantes : Taxe côtière : 2 fr. 50 par mot.

Pour les relations entre les postes de Saint-Pierre et de Miquelon la taxe est de 0 fr. 40 par mot. Il n'est pas perçu de taxe pour les communications radiophoniques entre Saint-Pierre et la Pointe-Palte, ou l'île-aux-Chiens, ces communications étant réservées au service de l'Administration.

La colonie est en voie de pourparlers pour installer à Saint-Pierre une station relais de radiodiffusion qui permettra de recevoir et de diffuser dans la colonie et peut-être sur Terre-Neuve et le Canada les auditions d'Europe et de la métropole et en particulier celle du grand poste prévu à l'Exposition coloniale internationale de Paris

CALES DE HALAGE

Quatre cales de halage existent à Saint-Pierre, deux cales de la Société « Saint-Pierre Slip and Stores » et deux cales de la « Morue Française ».

Elle permettent de mettre à sec des navires jusqu'à 300 tonneaux.

PORT DE SAINT-PIERRE

Un important programme d'amélioration et d'outillage du port de Saint-Pierre a été élaboré par l'Administration en 1923 et mis au concours en 1924. A la suite de ce concours, les travaux ont été concédés à la Société générale d'entreprise, 56, rue du Faubourg-Saint-Honoré à Paris, suivant un cahier des charges du 2 avril 1924, qui a été modifié par la suite des avenants des 7 mai et 5 août 1927, 29 mai 1929 et par deux marchés de gré à gré des 20 et 21 juin 1929.

Le programme des travaux comportait d'abord le dragage du Barachois de Saint-Pierre à la cote – 4 mètres au-dessous du zéro des cartes avec création d'une fosse à chalutiers creusée à la cote – 5 mètres, puis les ouvrages à terre suivants :

Construction de la jetée de la Pointe-aux-Canons.

Construction de la digue de l'île-aux-Moules, ces deux ouvrages étant destinés à protéger le plan d'eau du port contre la houle du large.

Construction au sud du Barachois d'un terre-plein de 110 m. x 40 m. avec 60 mètres de longueur à l'angle nord-est de ce terre-plein qui devait être lui-même relié à la route sud du littoral par un chemin d'accès de 210 mètres, l'ensemble de ces ouvrages étant muni de voies Decauville pour le transport des marchandises.

Reconstruction du quai de la Darse et du quai de la Douane sur la rive nord du Barachois en plein centre du quartier commercial de la ville.

Ce programme a été achevé en 1930 sauf les dragages et l'Administration a décidé de le compléter par les travaux suivants :

Construction à l'angle nord-ouest du terre-plein sud du Barachois d'un deuxième appontement de 60 à 80 mètres de longueur dont une amorce de 20 mètres de long a été construite en 1930 : cette réalisation est pour le moment abandonnée et sera reprise plus tard si le besoin s'en fait sentir.

Approfondissement à 5 mètres au-dessous du zéro des cartes de la passe d'entrée du port et du chenal d'accès à la fosse aux chalutiers et au quai de la Douane, qui n'était prévu primitivement qu'à 4 mètres. Ce travail entraîne des travaux de déroctage sous-marins très délicats qui sont exécutés au moyen d'un appareil dérocteur puissant.

Enfin l'équipement du port doit être complété par la construction d'un nouveau quai d'accostage pour grands navires sur la rive nord du Barachois à proximité du quai de la Roncière actuel, avec 150 mètres de nouveaux quais accostables aux navires dont un de 70 mètres par 5 mètres d'eau et deux de 40 mètres par 4 mètres d'eau.

On jugera de l'importance des travaux entrepris depuis l'année 1925 pour l'amélioration du port de Saint-Pierre quand on saura que la colonie y a sacrifié déjà en ces six dernières années une trentaine de millions de francs.

La nouvelle tranche des travaux à exécuter en 1931 et 1933, et comprenant la construction du nouveau quai d'accostage et du terre-plein de la Roncière ainsi que les dragages et déroctages à la cote – 5 mètres, a été mise en adjudication le 28 janvier 1931 et les travaux commenceront le 1^{er} mai 1931.

On trouvera à la dernière partie de cet ouvrage les différentes taxes locales perçues au profit du budget local et des communes et parmi lesquelles rentrent celles qui frappent les marchandises ou les navires dans le port de Saint-Pierre. A ces taxes s'ajoutent pour les navires des droits de pilotage perçus exclusivement au profit des pilotes.

PILOTAGE DANS LE PORT DE SAINT-PIERRE. – Le service du pilotage du port de Saint-Pierre est assuré par 4 pilotes et 2 aspirants pilotes sous la surveillance de l'officier de port de Saint-Pierre.

Les pilotes montent des warys à moteur peints à bandes horizontales blanches et grises et portant un numéro et une ancre peints en noir sur la coque. Ils prennent les navires au large dès que ceux-ci sont signalés. Par temps de brume, les navires munis de la T. S. F. auront avantage à signaler leur présence au poste de T. S. F. de Saint-Pierre qui avisera les pilotes.

Les navires à voiles d'une jauge de 80 tonneaux et au-dessus et les navires de 100 tonneaux et au-dessus sont tenus de recevoir le pilote lorsque celui-ci les aborde en dehors des limites déterminées ci-après.

Quand le navire se présentera pour faire la passe du S.-E. ou la passe aux Flétans : une ligne passant par le cap Noir et le phare de Galanry, amers de l'Enfant-Perdu.

Quand le navire se présentera pour faire la passe du N.-E., s'il vient de l'est : une ligne passant par la Canaille du nord et l'îlot Noir, amers de la Grande-Basse.

S'il vient du nord, du N.-E. ou par la baie : une ligne passant par la pointe nord de l'île-aux-Pigeons et le rocher Haché, amers des Basses du cap Rouge.

Le tarif des droits de pilotage est fixé par le tableau suivant annexé à l'arrêté du 29 mai 1926 ; il est appliqué à l'entrée et à la sortie. Toutefois le pilotage de sortie sera facultatif jusqu'à 90 tonneaux de jauge nette pour les navires armés au cabotage transportant du charbon ou des articles d'alimentation, les boissons exceptées, ainsi que pour le navire-hôpital de la Société des œuvres de mer.

Le tarif est de 130 francs pour les navires appartenant à la marine militaire.

Le tarif porté au tableau susvisé est appliqué avec un maximum de 1000 fr. quelle que soit la jauge.

<i>Tarif de pilotage</i>						
Voiliers de 80 à 300 tonneaux et vapeurs de 100 à 400 tonneaux de jauge nette				Voiliers de 301 tx et au-dessus et vapeurs de 401 tx et au-dessus par tonne de jauge nette		
Voiliers et vapeurs	de 80 à 150 tx	de 151 à 200 tx	de 201 à 300 tx pour les voiliers et jusqu'à 400 pour les vapeurs	Voiliers de 301 tx et au-dessus	Vapeurs de 401 tx et au-dessus	
de la mer en rade	120	125	140	0 55	0 30	
de la rade au port	80	95	100	0 35	0 40	
de la mer au port	135	145	160	0 80	0 50	
Voiliers et vapeurs français, pêcheurs et longs-courriers français transportant du sel ou de la morue						
Voiliers et vapeurs	de 80 à 100 tx	de 101 à 150 tx	de 151 à 200 tx	De 201 à 300 tx pour les voiliers et jusqu'à 400 pour les vapeurs	Voiliers de 301 tx et au-dessus	Vapeurs de 401 tx et au-dessus
de la mer en rade	80	90	95	110	0 40	0 40
de la rade au port	50	55	60	75	0 27	0 20
de la mer au port	90	100	115	130	0 60	0 47

DÉPÔT DE CHARBON

En 1929 a été mis en exploitation à Saint-Pierre un important dépôt de charbon, renfermant en permanence un stock d'environ 7000 tonnes de combustible et qui peut stocker jusqu'à 20 mille tonnes de charbon.

Il est installé sur la rive nord-ouest de la rade à proximité de frigorifique. Son quai, fondé par 7 mètres d'eau, le rend accessible aux plus gros navires fréquentant la colonie.

TROISIÈME PARTIE

ORGANISATION POLITIQUE, ADMINISTRATIVE ET JUDICIAIRE – ENSEIGNEMENT

— — — — —

A. – Organisation politique et administrative.

Aux termes d'un décret du 21 juillet 1921, le commandement général et la haute administration aux îles Saint-Pierre et Miquelon sont confiés à une fonctionnaire du cadre des gouverneurs des colonies.

Celui-ci est assisté d'un conseil d'administration organisé par les décrets des 12 mai 1925 et 19 janvier 1926. Les attributions précédemment dévolues au directeur de l'intérieur sont exercées par le gouverneur assisté du conseil d'administration.

La composition et les attributions du conseil d'administration ont été fixées par le décret du 19 janvier 1926 ; il comprend, sous la présidence du gouverneur, le chef du service judiciaire, le trésorier-payeur, le chef du service de l'inscription maritime, le chef du service des douanes et cinq membres élus au suffrage universel, dont trois par la commune de Saint-Pierre et un par chacune des communes de Miquelon et de l'île-aux-Chiens.

Ce conseil comprend en outre quatre membres suppléants élus dans les mêmes conditions, dont deux pour la commune de Saint-Pierre et un pour chacune des communes de Miquelon et de l'île-aux-Chiens.

Les attributions de la juridiction administrative déterminées par le chapitre 3, section 2, de l'ordonnance organique du 18 septembre 1844 et par le décret du 5 août 1881 sont dévolues à un conseil du contentieux administratif dont la composition a été fixée par un décret du 4 octobre 1906 et qui comprend le gouverneur, ou son délégué, président, le chef du service judiciaire, un magistrat et un fonctionnaire nommés par arrêté du gouverneur.

La colonie des îles Saint-Pierre et Miquelon est représentée au Conseil supérieur des colonies par un délégué élu au suffrage universel pour une durée de 4 ans.

La colonie est divisée en trois communes : Saint-Pierre, l'île-aux-Chiens et Miquelon. La première comprend l'île de Saint-Pierre, la seconde l'île-aux-Chiens et les îlots voisins, la troisième, les îles Miquelon et Langlade.

La municipalité de Saint-Pierre se compose d'un maire, de deux adjoints et de seize conseillers municipaux, en tout dix-neuf membres.

Les municipalités de l'île-aux-Chiens et de Miquelon se composent chacune d'un maire, de deux adjoints et de douze conseillers municipaux, en tout quinze membres.

Le chiffre de la population de la colonie, au recensement de 1926, s'élevait à 4030 personnes :

Dont 3040 pour la commune de Saint-Pierre ;

544 pour celle de Miquelon ;

446 pour celle de l'île-aux-Chiens.

Un nouveau recensement quinquennal aura lieu le 1^{er} juillet 1931.

B. – Organisation judiciaire.

Les îles Saint-Pierre et Miquelon sont divisées en deux cantons de justice de paix dont les chefs-lieux sont Saint-Pierre et Miquelon ; à Miquelon, le délégué du service local exerce les fonctions de juge de paix.

Le tribunal de 1^{ère} instance des îles Saint-Pierre et Miquelon siège à Saint-Pierre. Il se compose d'un juge-président, qui est en même temps chargé des fonctions de juge de paix du canton de Saint-Pierre, d'un juge suppléant chargé des fonctions de juge d'instruction et d'un procureur de la République.

Cette juridiction connaît des affaires civiles, commerciales et correctionnelles et, dans certains cas, des appels des jugements rendus par les tribunaux de simple police.

La juridiction d'appel est constituée par un tribunal supérieur d'appel de 2^e classe dont le siège est à Saint-Pierre et qui se compose d'un magistrat-président, qui remplit les fonctions de chef du service judiciaire de la colonie et de deux assesseurs choisis parmi les officiers ou fonctionnaires de l'administration de la colonie.

Les fonctions de procureur de la République près des tribunaux de la colonie sont remplies par un fonctionnaire nommé par arrêté du gouverneur.

La voie de cassation est ouverte contre tous les arrêts rendus par le tribunal supérieur d'appel dans les matières civiles, commerciales et correctionnelles dont la connaissance lui est attribuée, sauf dans les cas prévus par les articles 40 et 41 de l'ordonnance du 26 juillet 1833.

Le tribunal supérieur d'appel se constitue en tribunal criminel pour le jugement des affaires dans lesquelles le fait qui est l'objet de la poursuite est de nature à emporter une peine afflictive et infamante. Il se complète alors par l'adjonction de quatre notables, désignés par la voie du sort, sur une liste de quarante noms arrêtée chaque année au mois de décembre par une commission présidée par le gouverneur.

La voie de cassation est ouverte contre tous arrêts rendus par le tribunal supérieur d'appel dans les matières criminelles de sa compétence.

Le notaire de la colonie réside à Saint-Pierre, mais il exerce ses fonctions dans toute l'étendue de la colonie.

C. – Enseignement.

L'enseignement est donné dans la colonie dans les écoles publiques communales de Saint-Pierre, de l'île-aux-Chiens et de Miquelon ainsi que dans des écoles libres de filles et de garçons.

Les unes et les autres préparent les enfants au brevet élémentaire au maximum, l'enseignement secondaire et l'enseignement primaire supérieur n'étant pas donnés dans la colonie.

ÉCOLES PUBLIQUES. – A Saint-Pierre, il existe une école communale de garçons comprenant 3 classes plus un cours complémentaire et une école communale de filles de 2 classes avec cours complémentaire également et une classe maternelle.

Ces écoles sont dirigées par un instituteur et une institutrice du cadre métropolitain.

Le nombre actuel des enfants fréquentant les écoles communales de Saint-Pierre est de 206 dont 121 garçons et 85 filles.

Des études surveillées gratuites du soir ont été organisées aux écoles communales de Saint-Pierre, pour les filles et les garçons, à compter du 15 octobre 1929. Ces études réservées aux élèves des classes de préparation aux examens sont suivies par une quarantaine d'enfants, filles et garçons.

L'enseignement des maîtres est complété par la présentation aux enfants de films cinématographiques instructifs et éducatifs au moyen d'un cinéma spécial à cette école.

A l'île-aux-Chiens existe une école mixte dirigée par un instituteur du cadre métropolitain secondé par un institutrice du cadre local.

Le nombre maximum d'élèves des deux sexes ayant fréquenté l'école au cours de l'année scolaire 1929-1930 a été de 50.

Tableau détaillé de la population de la colonie d'après le recensement du 1er juillet 1926

DÉSIGNATION DES COMMUNES OU DISTRICTS	HOMMES					FEMMES					TOTAL			Population au 1er juillet 1921	DIFFÉRENC E	
	Enfants au-dessous de 14 ans	célibataires au-dessus de 14 ans	Hommes mariés	Veufs	Total	Enfants au-dessous de 14 ans	Célibataires au-dessus de 14 ans	Femmes mariées	Veuves	Total	Hommes	Femmes	Total		En plus	En moins
Saint-Pierre ...	45 0	42 9	49 9	44	142 2	46 5	43 3	49 0	23 0	161 8	142 2	161 8	304 0	288 3	157	>>
Île-aux Chiens	66	64	89 11	8	227	75	39	78 11	27	219	227	219	446	499	>>	53
Miquelon et Lang.	68 58 4	94 58 7	6 70 4	12 64	290 193 9	71 61 1	47 51 9	3 68 1	23 28 0	254 209 1	290 193 9	254 209 1	544 403 0	536 391 8	8	>>

A Miquelon l'école mixte est dirigée par un instituteur du cadre local secondé par une institutrice du même cadre.

32 filles et garçons ont fréquenté l'école communale de Miquelon pendant l'année scolaire 1929-1930.

Les livres et fournitures scolaires sont fournis gratuitement aux élèves des écoles publiques de la colonie.

ÉCOLES LIBRES. – L'enseignement libre est assuré à Saint-Pierre aux garçons au collège Saint-Christophe dirigé par les Pères de l'ordre du Saint-Esprit et qui ne donne que l'enseignement primaire jusqu'au brevet élémentaire inclus. 91 garçons sont passés par cet établissement au cours de l'année 1929-1930.

Les religieuses de la congrégation de Saint-Joseph de Cluny ont ouvert à Saint-Pierre deux écoles de filles avec classe maternelle.

L'école Sainte-Croisine a reçu, au cours de l'année scolaire 1929-1930, 232 élèves.

Enfin le pensionnat de Saint-Joseph de Cluny a été fréquenté par 151 élèves.

Les religieuses de Saint-Joseph de Cluny tiennent également une classe maternelle à Miquelon dont les enfants passent à l'âge de 6 ans à l'école communale.

._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*

QUATRIÈME PARTIE

COMMERCE

La colonie possède une chambre de commerce, qui constitue auprès des pouvoirs publics l'organe des intérêts des armateurs, commerçants et industriels des îles Saint-Pierre et Miquelon. Sa circonscription s'étend sur l'ensemble de la colonie.

La chambre de commerce a été organisée par un décret du 19 août 1929 modifié par les décrets des 27 mars et 1^{er} juillet 1930. Elle comprend 11 membres dont 8 représentants du commerce, de l'industrie et de la finance et 3 représentants de l'armement métropolitain à la grande pêche.

Ses membres sont nommés pour quatre ans et renouvelables par moitié tous les deux ans. Ils sont élus par un collège électoral comprenant :

1° Les commerçants et industriels de nationalité française inscrits depuis trois ans au moins au rôle des patentes de la colonie pour une somme égale ou supérieure à 50 francs au droit fixe, soit en leur propre nom soit comme représentants de compagnies françaises de commerce, d'industrie, de finance ou d'armement ;

2° Les capitaines au long cours ou au grand cabotage ayant commandé des bâtiments pendant trois ans au moins, les agents d'assurance, ou représentants d'assureurs maritimes, les courtiers maritimes et constructeurs de navires après trois années d'exercice ;

3° Les anciens membres de la chambre de commerce.

En outre tout électeur à la chambre de commerce doit être citoyen français âgé de 21 ans au moins, jouir de ses droits civils et politiques et être domicilié depuis trois ans au moins dans la circonscription de la chambre de commerce.

La chambre de commerce désigne parmi ses membres un président, un vice-président et un secrétaire-trésorier (6).

COMITÉ CONSULTATIF DE LA PÊCHE LOCALE

Un comité consultatif de la pêche locale a été organisé dans la colonie par un arrêté du 30 mai 1930.

C'est l'organe corporatif des pêcheurs locaux et leur représentant auprès des pouvoirs publics.

Ce comité est composé de dix membres exclusivement choisis parmi les patrons pêcheurs à la petite pêche locale dont quatre pour Saint-Pierre, trois pour l'île-aux-Chiens et trois pour Miquelon. Ces membres sont nommés par le gouverneur sur une liste de douze noms présentée par les patrons pêcheurs de Saint-Pierre et sur une liste de dix noms présentée par les patrons pêcheurs de chacune des deux communes de l'île-aux-Chiens et de Miquelon.

Les membres du comité sont nommés pour quatre ans ; ils désignent un président et un vice-président dont le mandat a une durée de deux ans.

Le chef du service de l'inscription maritime assiste aux séances du comité en qualité de conseiller technique en ce qui concerne la législation de la pêche maritime. Il a voix délibérative (7)

⁶ Voir la composition de la chambre de commerce de l'année 1931, page 99 et la liste des commerçants patentés page 100.

⁷ Voir composition du comité consultatif pour l'année 1931 page 99.

COMMUNICATIONS POSTALES ET MARITIMES AVEC LA MÉTROPOLE

Les communications entre la France et la colonie sont assurées *via* les États-Unis et le Canada :

1° par les lignes régulières rapides de la Compagnie générale transatlantique du Havre à New-York ;

2° par la ligne régulière de la Compagnie générale transatlantique du Havre-Halifax, *via* Vigo ;

3° par la compagnie anglaise Cunard Line : Cherbourg, Halifax ou le Havre-Halifax.

Le service postal entre la colonie et les ports de North-Sydney (île du Cap-Breton) et Halifax (Nouvelle-Écosse) est assuré par la « Farquhar steamships Limited » d'Halifax concessionnaire du service en vertu du marché de gré à gré du 14 mai 1930 approuvé en conseil d'administration le 20 mai de la même année.

Le service est assuré tous les douze jours sur le parcours Boston–Halifax–North–Sydney–Saint-Pierre–Saint-Jean de Terre-Neuve et réciproquement pendant l'été et tous les quatorze jours sur le parcours Boston–Halifax–Saint-Pierre–Saint-Jean de Terre-Neuve en hiver.

Ci-dessous le tableau des distances entre ces différents ports et Saint-Pierre.

de Saint-Pierre à Boston	690 milles marins.
de Saint-Pierre à Halifax.....	345 —
de Saint-Pierre à North-Sydney.....	175 —
de Saint-Pierre à Saint-Jean	205 —

Le service postal entre Saint-Pierre et Langlade ainsi que le service des phares et sifflets de brume de la colonie est assuré par un entrepreneur de Saint-Pierre, M. François Ithurrart, en vertu d'un marché de gré à gré du 4 avril 1930, approuvé en conseil d'administration le 19 du même mois.

Le service est assuré sur Langlade et Miquelon tous les six jours l'été et une fois par semaine l'hiver.

MONNAIE

MONNAIE. – La monnaie légale des îles Saint-Pierre et Miquelon est le franc ; les billets de la Banque de France y ont également cours légal. Mais il circule des monnaies étrangères en particulier les dollars terre-neuviens, canadiens et américains dont se servent les commerçants dans leurs transactions, mais qui ne sont pas acceptés dans les caisses publiques.

Deux banques sont installées à Saint-Pierre :

La Banque des îles Saint-Pierre et Miquelon, dont le directeur local est M. Prosper Oson.

La Canadian Bank of commerce de Toronto dont le directeur local est M. Dallaire.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE LA COLONIE

MOUVEMENT COMMERCIAL DE LA COLONIE. – Le commerce d'importation de l'archipel est concentré tout entier dans le port de Saint-Pierre ; il comprend, d'une part, tout ce qui concerne l'approvisionnement nécessaire à la vie de la population, les compléments d'armement des navires français et terre-neuviens et, d'autre part, l'important commerce des marchandises en transit.

Le chiffre total des importations a atteint en 1929, 22 154 882 francs en valeur pour un tonnage de 39 703 tonnes, soit une augmentation de 53 097 088 francs et 17 811 tonnes sur les importations de 1928 qui étaient déjà les plus fortes du passé.

A noter l'importation des charbons étrangers qui a donné 6 392 458 francs pour 29 974 tonnes en 1929.

La colonie n'ayant ni agriculture, ni industrie autre que celle de la pêche, le commerce d'exportation ne comprend que les produits de pêche, les marchandises en transit et les matières combustibles et d'armement pour les navires.

Le chiffre des exportations a atteint en 1929 203 256 103 francs pour 26 031 tonnes donnant ainsi par rapport à l'année 1928 une plus-value de 57 467 221 francs et de 28 033 tonnes. Cette différence importante en faveur de l'année 1929 provient de l'augmentation du commerce de transit.

L'exportation du charbon entre dans ces chiffres pour une valeur de 17 569 000 francs représentant le combustible nécessaire aux chalutiers et autres navires.

Le commerce local des îles Saint-Pierre et Miquelon est monté en 1929 à 424 910 983 francs pour un tonnage de 93 543 tonnes. Ce chiffre n'avait pas encore été atteint et il peut paraître élevé si l'on considère que la population de l'archipel dépasse à peine 4 000 personnes et que le trafic ne s'opère que dans le seul port de Saint-Pierre qui n'est d'ailleurs pas encore complètement outillé.

Les chiffres ci-dessus du commerce total pour l'année 1929 marquent une plus-value de 110 564 309 francs et de 45844 tonnes par rapport à 1928, c'est-à-dire, en poids, près de la moitié en plus du chiffre de l'année précédente.

Les deux tableaux qui suivent donnent l'un l'état par année du commerce général de la colonie avec la France, les colonies françaises et l'étranger de 1920 à 1930 et l'autre, le nombre et le tonnage des navires français et étrangers ayant fréquenté le port de Saint-Pierre pour chacune des années 1920 à 1930.

<i>État du commerce général de la colonie avec la France, les colonies françaises et l'étranger de 1920 à 1930</i>						
	IMPORTATION		EXPORTATION		COMMERCE GÉNÉRAL	
ANNÉES	Tonnes	Valeurs	Tonnes	Valeurs	Tonnes	Valeurs
1920	46 769	40 846 742	24 342	28 047 100	71 111	68 993 842
1921	26 761	22 988 803	16 589	19 690 756	43 350	42 679 559
1922	35 346	51 664 921	23 497	45 154 691	58 843	96 819 612
1923	32 244	157 684 571	46 988	141 167 222	79 232	298 851 793
1924	39 897	149 075 555	30 436	142 804 699	70 333	291 880 254
1925	45 650	127 844 822	31 187	109 160 121	76 837	237 004 943
1926	41 853	144 337 102	23 538	113 821 570	65 391	258 158 672
1927	48 971	165 801 030	28 058	127 409 172	77 029	293 210 202
1928	39 703	168 557 794	21 186	145 788 882	60 889	314 346 676
1929	57 513	221 654 882	36 131	203 256 103	93 644	424 910 985
1930	48 027	331 381 047	33 498	348 815 590	81 525	680 196 637

NAVIGATION

Nombre et tonnage des navires ayant fréquenté le port de Saint-Pierre de 1920 à 1930

F R A N C A I S

DÉSIGNATION DES BÂTIMENTS	1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926		1927		1928		1929		1930	
	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage
Voiliers	61	10 833	62	9 230	222	39 665	247	37 542	265	45 762	174	29 803	74	18 058	142	31 332	108	25 845	160	55 540	51	13 311
Vapeurs	34	5 730	44	12 775	317	67 492	346	83 780	341	91 538	355	86 747	220	124 159	501	256 082	296	192 584	336	187 288	82	52 808

É T R A N G E R S

DÉSIGNATION DES BÂTIMENTS	1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926		1927		1928		1929		1930	
	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage	Nombre	tonnage
Voiliers	911	47 737	##	33 734	1 792	88 506	1 889	105 933	2 019	102 898	1 822	99 924	891	69 033	2 203	149 612	2 422	226 897	1 720	128 108	887	62 391
Vapeurs	43	10 600	35	7 059	134	26 426	149	49 675	144	49 442	158	55 690	77	58 248	289	110 831	349	386 203	804	432 044	600	345 190