

# THE CENTURY MAGAZINE.

Vol. XXVIII.

JUIN 1884.

N° 2.

## UN PORT FRANÇAIS D'AMÉRIQUE.

LE VOYAGE DE L' « ALICE. MAY ». – V.

Portés par une brise Terre-neuvienne qui nous a sorti de notre apathie, deux jours après notre départ de la Baie des Îles, nous caressions l'espoir de voir St-Pierre dans la nuit du lendemain (voir carte page 169).

Le Cap Anguille nous apparut vers midi, et nous étions en travers de Codroy au coucher du soleil, avec les feux de l'île St-Paul en direction de l'Ouest à tribord. Cette île se trouve dans le détroit, entre le Cap Nord et le Cap Ray. Elle pourrait être un grand danger pour la navigation, avec ses falaises verticales, si elle n'était équipée de deux puissants phares. Le courant du fleuve St-Laurent s'écoule avec une vélocité importante le long de la côte Ouest, et, en fait c'est un obstacle sérieux le long de cette côte pour les navires arrivant du Sud et de l'Est. Je me souviens, une fois, j'étais sur un voilier qui essayait d'atteindre Sydney avec un coup de vent. Avant d'avoir pu entrer dans le port, la violence du vent de noroît nous a obligé à tirer un bord. C'était vers la tombée de la nuit, et quand le jour se leva, nous avions dérivé, avec le courant, de 80 milles sous le vent, et la terre n'était plus en vue. Nous avons failli accoster à Codroy, où dit-on le panorama peut rivaliser avec celui de la Baie des îles, quoique dans une moindre mesure. La mer était agitée, mais le vent nous emmenait directement vers St-Pierre, alors nous avons poursuivi notre route. Nous avons passé le Cape Ray durant le premier quart. C'est un cap imposant, de plusieurs centaines de pieds de hauteur, comme d'ailleurs toute cette côte remarquable. Une île pyramidale, est visible derrière lui, couronnée par le rayon d'un amical phare comme par la lueur des étoiles. Durant toute la journée du lendemain, nous avons amené le vent avec nous, et pour stimuler l'état de veille de l'équipage, nous avons offert une prime au premier qui verrait les lumières de Saint-Pierre. Les dangers, à l'approche de ces îles, surtout le brouillard, susceptible d'apparaître soudainement, nous faisaient souhaiter d'atteindre le port avant tout changement de vents. Mais, personne n'était

destiné à remporter ce prix ; quand le jour s'est levé, on aperçut les îles de si loin que le phare n'était pas visible. En fait le vent nous a lâché, alors que nous en avions le plus besoin. Mais, bien qu'il fasse calme, une houle énorme venant du sud-ouest s'installa, indiquant qu'une tempête soufflait dans cette région et qu'elle était susceptible de nous atteindre, emmenant avec elle le redoutable brouillard qui nous obligerait à rester en mer. Pour compliquer les choses, une petite brise nous amena à deux milles du passage existant entre Miquelon et St-Pierre. A la tombée de la nuit nous étions en pleine pétrole, impossible d'entrer ou de sortir. Le baromètre baissait, et le bateau roulait, les dalots dans l'eau, totalement impuissant. Un prodigieux grain d'orage a atteint le bateau durant le premier quart. Les éclairs ressemblaient à des rockets tirés de l'horizon vers le zénith, et le tonnerre grondait à la surface de l'eau comme les balles que Rip Van Winkle a entendu dans les Montagnes Caskill (*voir wikipedia*). Il s'en suivit un vent pénétrant du sud-est et un brouillard des plus opaques ; nous étions alors prêts à accepter n'importe quel changement, ce qui nous semblait préférable au moment présent. Nous avons veillé et dormi alternativement toute la nuit, divertis par le grondement du ressac sur les falaises qui bordent les îles. A l'aube nous avons dû tirer un bord, près d'un vilain récif, juste sous la proue, les sirènes à vapeur des deux îles mugissant à travers la bruine. Le phare et la sirène de Miquelon ont été depuis longtemps une nécessité absolue ; car, sur cette dune plate entre la Grande et la Petite Miquelon, plusieurs bon bateaux y ont laissé leurs os. Deux vapeurs y ont fait naufrage l'an dernier.

Notre vieux capitaine nous a dit : « Ça sert à rien de parler » on ne peut pas se faufiler entre les hauts-fonds. J'ai la responsabilité du bateau et des vies qu'il y a à bord. Vous pouvez risquer le passage, mais si le brouillard ne se lève pas bientôt, nous devons repartir en pleine mer. Ce n'est pas un endroit où l'on peut plaisanter avec la brume et les récifs. Il a dit cela d'un tel ton et

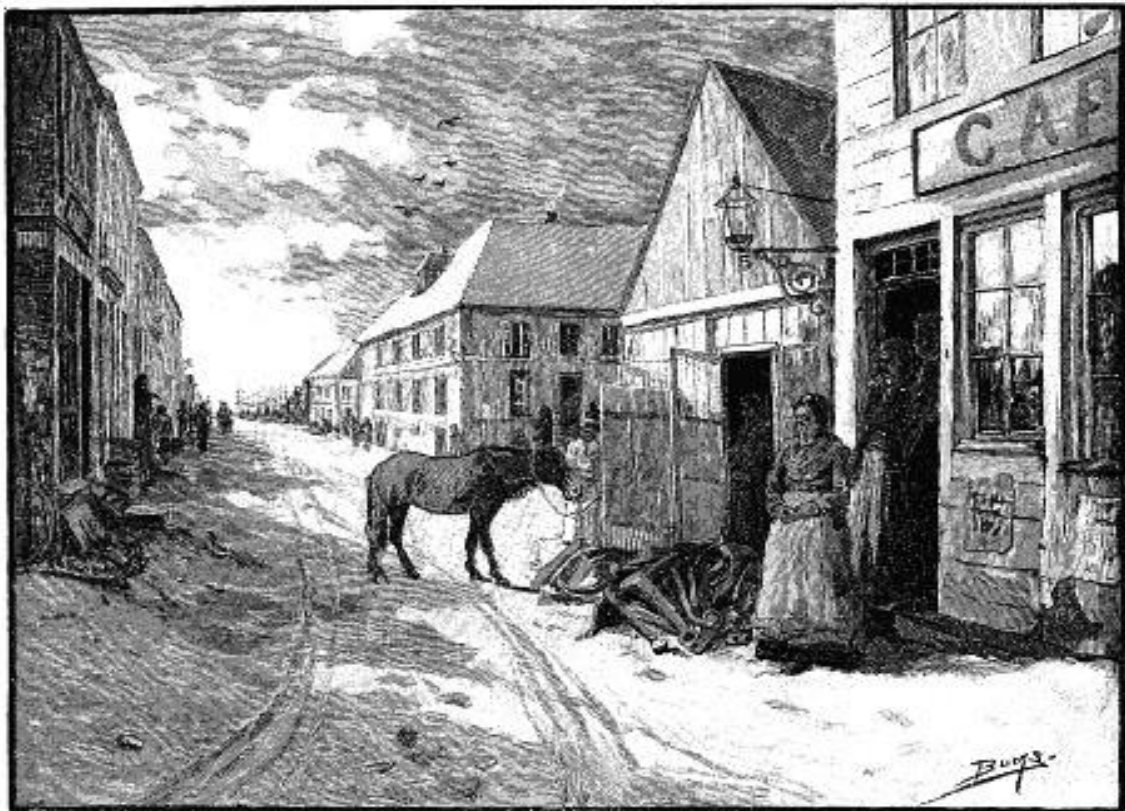
d'une façon si péremptoire qui était évident que le lion s'était éveillé en lui et qu'il ne s'en laisserait pas détourner par des vétilles. Nous, en revanche, étions fortement déterminés à rester proches, estimant notre route à l'aide des sirènes de brume, et surveillant la première éclaircie pour jeter l'ancre.

A ce moment critique, où un conflit d'autorité semble imminent, nous étions tous à la proue, scrutant le brouillard, essayant de découvrir quelque chose. Le grondement du ressac était là tout près, et le capitaine se préparait à reprendre la barre, lorsque que, soudainement la brume se dissipa. Juste au dessus de nos tête surgissaient les falaises rouges de Miquelon brillant sous le soleil du matin.

La barre à tribord toute, hurla le Capitaine Welsh ; et la petite goélette se redressa, un récif entouré d'écume blanche, juste à côté. puis elle prit le vent de l'autre côté. Le vent était en train de sérieusement tourner et la brume se levant, comme à regret, nous procura un passage confortable, avec une forte brise de Nordet, qui nous a permis de remonter le chenal et de passer

il y a une arche naturelle remarquable, baignée par la mer, qui mérite plus que sa réputation.

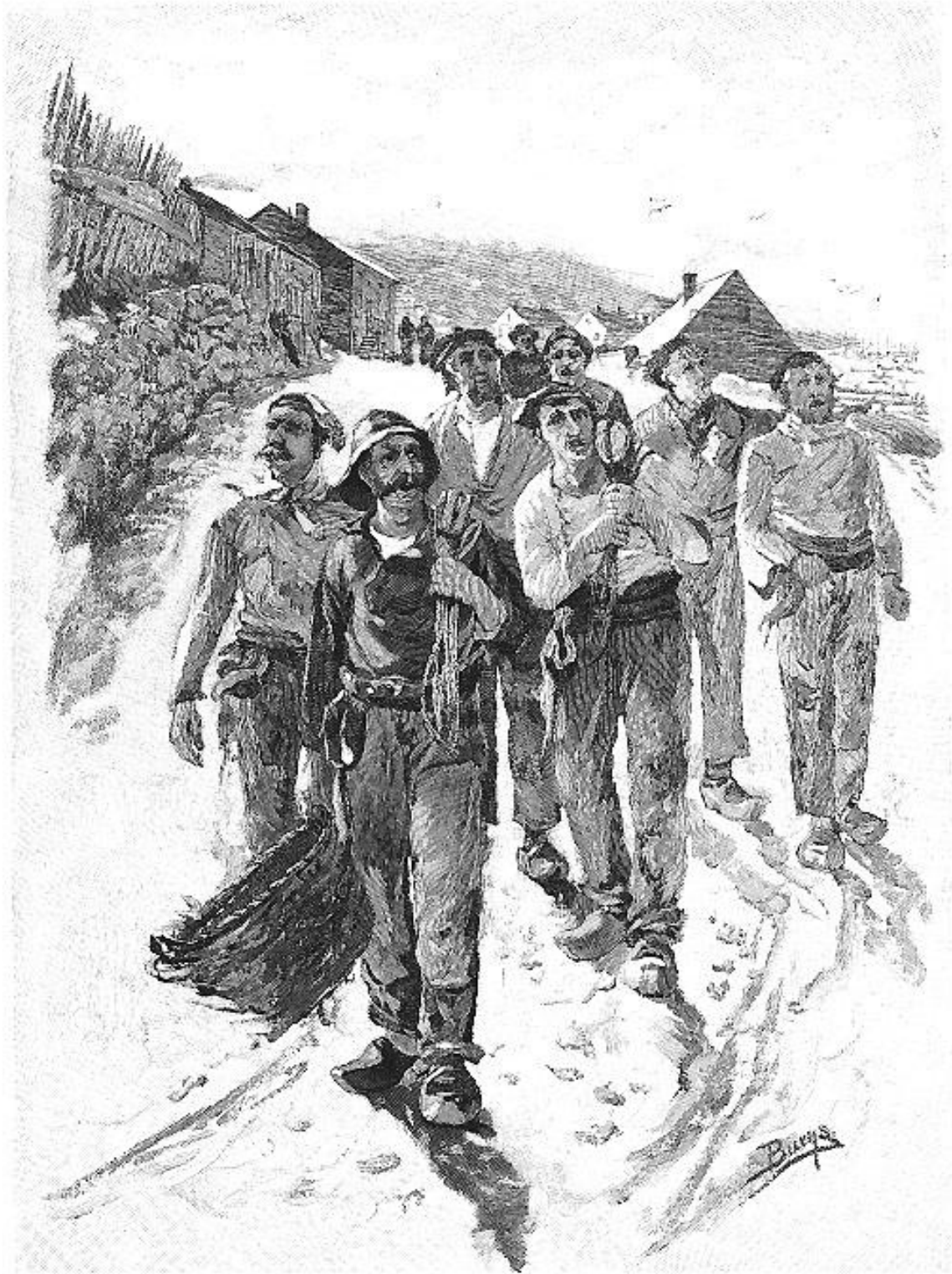
En doublant le Colombier, nous avons découvert une intense activité maritime, difficilement égalée de ce côté-ci de l'Atlantique. La transition fut quelque peu soudaine, car St-Pierre est un rocher stérile de 3 ou 4 miles de longueur avec une altitude d'environ 600 pieds, et d'un aspect rugueux, présentant peu de signes de vie côté mer, hérissé de rochers pittoresques mais inhospitaliers. Mais le port et la rade présentent une tout autre apparence, en fait, une animation rarement égalée par aucun autre port dans le monde. Nous avons eu un avant-goût de ce que nous allons voir lorsque une pilotine, fit le tour du Colombier et glissa près de nous, nous montrant un équipage en vareuses et avec des bonnets de marins français. Elle était exactement comme la pilotine de Bordeaux, un type d'embarcation qu'on ne peut trouver nulle part ailleurs en Amérique. Alors que, finalement, en ouvrant la rade de St-Pierre nous avons été complètement



UNE RUE DE SAINT-PIERRE

le Grand Colombier qui se trouve sur la partie Nord de St-Pierre. De l'autre côté, sur Miquelon,

surpris par la scène qui se présentait à nous. Je n'avais qu'à ouvrir et fermer les yeux, et j'avais



UN GROUPE DE PECHEURS A ST-PIERRE

une fois de plus l'impression d'être en Europe, entrant dans un port actif de la côte méditerranéenne. L'illusion était complète. Sur notre droite, quelques remarquables falaises, et un phare pittoresque apparaissant à l'arrière-plan. De l'autre côté, un groupe d'îlots rocheux, surmonté de forts, hérissés de canons, sans utilité, suivi du village de pêcheurs de l'Île aux Chiens, au centre duquel trônait une grande

église et la croix habituelle. Dans la partie basse, au bout de la rade, vers laquelle nous avançons, les toits de St-Pierre en groupe serré, s'avançaient jusqu'aux pentes des collines, rehaussés par la splendeur d'un coucher de soleil. De l'autre côté de l'eau, la douce musique des cloches de la cathédrale appelait aux vêpres. Mais, encore plus surprenante, était l'activité et l'agitation qui régnaient partout dans le port.

C'est seulement sur les quais de Liverpool et de New York qu'on pouvait voir une telle quantité de mâts aux cordages emmêlés. Il importait peu qu'on soit un dimanche soir à St-Pierre ; les bateaux chargeaient et déchargeaient, et le chant des marins au travail adoucissait le grincement des poulies et pouvait être entendu de près et de très loin. Les goélettes et autres petits bateaux entraient paresseusement au port, à coups d'avirons mesurés, comme au bon vieux temps, et l'on pouvait voir les femmes pêcher ou ramer, leurs bébés agglutinés à l'arrière du bateau avec leurs poings dans la bouche, tout à fait comme en Bretagne. La seule chose qui indiquait que nous étions un dimanche soir, c'était le son des cloches des églises, et les air d'accordéon ou de flûte, venant des bateaux remplis de filles souriantes et de leurs amoureux, se glissant dans les ombres du crépuscule, qui graduellement fermait les rideaux sur la scène, alors que nous nous amarrions au port de St-Pierre.

Dès que les voiles furent serrées et la goélette en sécurité pour la nuit, l'équipage demanda à descendre à terre. Mais, des expériences déjà vécues avec eux, nous ont appris à surveiller de près leurs mouvements, et, ce qui les rendit furieux, nous avons décidé que le canot ne serait pas mis à l'eau cette nuit là. Nous avons également interdit à toute personne de monter à bord. Ce dernier ordre fut appliqué durant tout notre séjour à St-Pierre. Sinon nous aurions été envahi par la *canaille* qui aurait démoralisé notre équipage, et peut-être même les auraient emmenés sur d'autres bateaux.

La plupart des bateaux sont ancrés dans ce qu'on appelle la rade, entre St-Pierre et l'Île aux Chiens, c'est un abri tout à fait correct avec la plupart des vents. Mais, avec les tempêtes de Nordet, la rade est très exposée, et l'intérieur du port est complètement bloqué de bateaux. Ce petit port est bien à l'abri, quasiment entouré par la terre, il est équipé de quais. Mais le peu de profondeur d'eau exclut les bateaux qui ont plus de treize pieds de tirant d'eau.

Le lendemain matin, l'officier de port, vint à bord, en uniforme français et, après nous avoir soutiré un droit de quai, nous donna la permission d'accoster ou de partir, sans autres charges. Nous avons donc donné l'ordre d'amener le canot le long du bord pour aller à terre. Approchant la ville de plus près, l'impression, que nous avions, d'être dans quelque port maritime de l'ancien monde qui aurait dérivé à travers l'Atlantique, hors de son

point d'ancrage et implanté ici, ne s'est pas dissipée, bien au contraire.

St-Pierre et les îles adjacentes, Miquelon, ou Langlade, et l'Île aux Chiens forment la dernière miette de territoire en Amérique du Nord, où la France a conservé une emprise. On raconte que ces îles étaient connues dès le début du 13<sup>e</sup> siècle par les basques qui fréquentaient les bancs de Terre-Neuve, s'adonnant, dit-on à cette époque reculée, à la poursuite de la morue. On ne voit pas comment cette tradition a pu se faire jour, à moins d'être étayée par des faits ; les historiens ne semblent pas tellement lui avoir accordé d'importance. Ce n'est pas avant 1604 que les premiers pêcheurs s'établirent à St-Pierre. En 1713 la colonie comptant trois mille âmes, était devenue un important port de pêche. Cette même année, St-Pierre fut cédé à la Grande Bretagne, de même que Terre-Neuve, les français étant tout juste autorisés à sécher leur poisson sur les rivages adjacents. Mais, lorsque le résultat de la victoire de Wolfe fut la perte du Canada, par la France, cette dernière retrouva ce petit groupe d'îles, au large de la baie de Fortune, et en fit un dépôt pour ses pêcheurs. A partir de là, les français se donnèrent à fond pour développer la pêche à la morue, apparemment déterminés à récupérer en mer ce qu'ils avaient perdu en terre.

En douze ans, la moyenne des exportations de poisson a atteint six mille quintaux, procurant de l'emploi à plus de deux cents chalands de transport montés par huit mille marins. Les Anglais ont re-capturé les îles en 1778, détruisant tous les chaffauds et les entrepôts et forçant les habitants à l'exil. Le traité de Versailles a redonné St-Pierre à la France en 1783 et les fugitifs revinrent dans les îles aux frais du roi. Les pêcheries devinrent plus prospères que jamais, lorsque la guerre de 1793, une fois de plus amena la flotte anglaise à St-Pierre. Les habitants ont de nouveau été forcés de fuir. Par le traité d'Amiens, en 1802, la France retrouva cette singulièrement évanescence possession, pour la perdre l'année suivante, la ville complètement détruite. En 1816, Saint-Pierre et Miquelon furent enfin rétrocédés à la France, et sont restés français depuis.

Le Gouvernement, mû par une sage politique, aida les infortunés marchands et pêcheurs, et offrit une subvention aux navires utilisés pour la pêche. Les résultats ont amplement justifié les dépenses. St-Pierre est maintenant selon toute probabilité, le plus

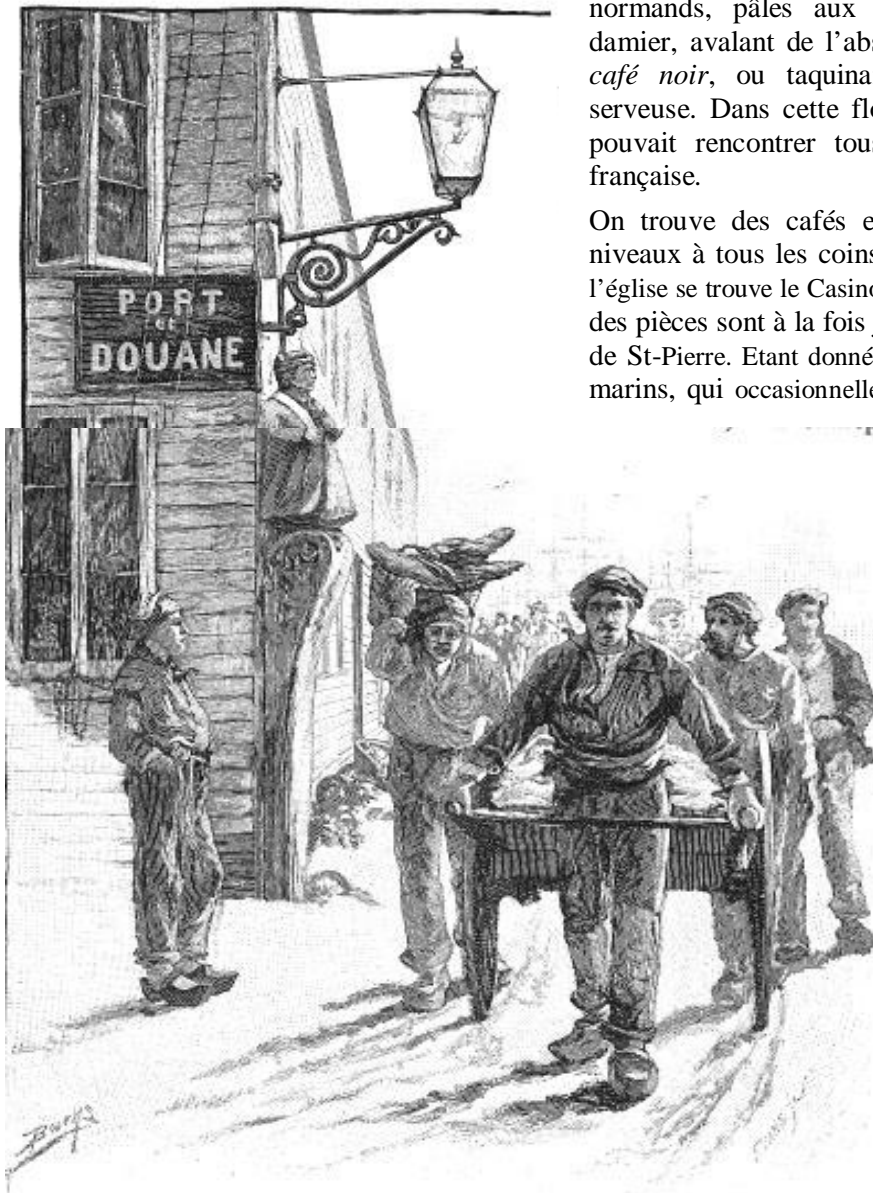


MAISONS DU GOUVERNEMENT ET POMPE DE LA VILLE, À ST-PIERRE

important port de pêche du monde. La population, c'est vrai est comparativement insignifiante, comptant 5 440 habitants pour les trois îles, dont 4 804 sont résidents du port de St-Pierre. De ceux-ci, seulement 783 sont étrangers, et sont plus ou moins dépendants de la pêche, alors que le nombre de marins se trouvant en même temps à St-Pierre fait augmenter la population, à un moment donné, à plus de dix mille. Mais c'est grâce aux mouvements de navires que nous avons appris l'importance de St-Pierre. En 1881, le nombre des entrées au port a atteint 2 615, les clearances étant de 2 590, ce qui représente un tonnage de 254 190. Même si l'on prend en considération le fait que plusieurs de ces bateaux sont entrés au port plus d'une fois, cela indique cependant une grande agitation et une grande activité pour un si petit pays, d'autant plus que la saison dure six mois.

Il y a un autre élément d'importance dans ces mouvements de navires qu'il est également difficile de comparer à tout autre port actuellement. St-Pierre possède un petit remorqueur ; deux vapeurs y font escale deux fois par mois, en provenance de Halifax et de St-Jean. Mais, outre ces exceptions, il est extrêmement rare de voir à St-Pierre autre que des voiliers. L'apparence du port donne presque l'illusion qu'on est revenu à la période d'avant la vapeur, alors que l'aspect totalement étranger et ancien est renforcé par des embarcations curieuses et pittoresques qui fourmillent dans le port tels que : Yoles, lougres, goélettes, bricks .... Le drapeau tricolore, et les gais pavillons des armateurs sont visibles de tous côtés, apportant de la couleur dans le paysage. C'est certainement un endroit que devrait visiter un peintre de la marine. La majorité de ces bateaux sont français. Plusieurs d'entre eux, bien

sûr, sont utilisés pour pêcher le poisson. L'aspect remarquable est le fait que la plupart de ces pêcheurs viennent de Normandie et du sud de la France au printemps et repartent chez eux pour l'hiver. Les exportations de St-Pierre pour l'année 1882 a atteint l'importante somme de 20 883 624 francs. Le chiffre d'affaire total était proche de 40 millions de francs (huit millions de dollars). Ces données sont surtout liées à la morue et au sel importé pour la conserver. Tout le sel utilisé dans les différents centres de pêche, ailleurs le long de la côte de Terre-Neuve, est d'abord apporté à St-Pierre et de là réexpédié. D'importants quais en béton ont été construits, et tout autour du port, la politique paternaliste de la France, qui supervise les intérêts commerciaux du pays, est évidente.



UN COIN DE RUE

Il nous est apparu que la meilleure façon d'appréhender les aspects variés de la vie à St-Pierre, c'était de passer quelques jours à terre, nous avons donc décidé de prendre des chambres à la Pension Hacala. Comme une seule chambre était disponible, un autre membre de notre groupe a logé à l'Hôtel Joinville. Ces établissements sont exactement les mêmes que leurs homologues français. Le premier nous offrait une excellente *table d'hôte* avec des vins ; l'autre offrait des repas à un prix raisonnable et à *la carte*. Les lits étaient précisément les mêmes qu'au Havre ou à Bordeaux, avec des baldaquins rouges et d'épais dessus de lit en duvet. Nous étions éclairés par des chandeliers de cuivre, familiers à tout ceux qui sont allés en France. Toute la journée le café de l'hôtel était bruyant du bavardage des rougeauds gascons et des normands, pâles aux yeux bleus, jouant au damier, avalant de l'absinthe, du cognac ou du *café noir*, ou taquinant Jeanne, la piquante serveuse. Dans cette florissante petite ville, on pouvait rencontrer tous les types de la race française.

On trouve des cafés et des cabarets, de tous niveaux à tous les coins de rue. Sur la place de l'église se trouve le Casino, qui abrite un théâtre où des pièces sont à la fois jouées et vues par l'élite de St-Pierre. Etant donné le nombre important de marins, qui occasionnellement dépasse le nombre

des habitants et de la garnison, des précautions sont prises pour assurer l'ordre et la sécurité. A vingt-deux heures un roulement de tambour annonce que tous les cafés et maisons publiques doivent fermer, à l'exception du Casino et de l'Hôtel Joinville qui peuvent rester ouverts jusqu'à 23 heures. Ce règlement est strictement appliqué et donne l'impression d'une discipline militaire, qui, au

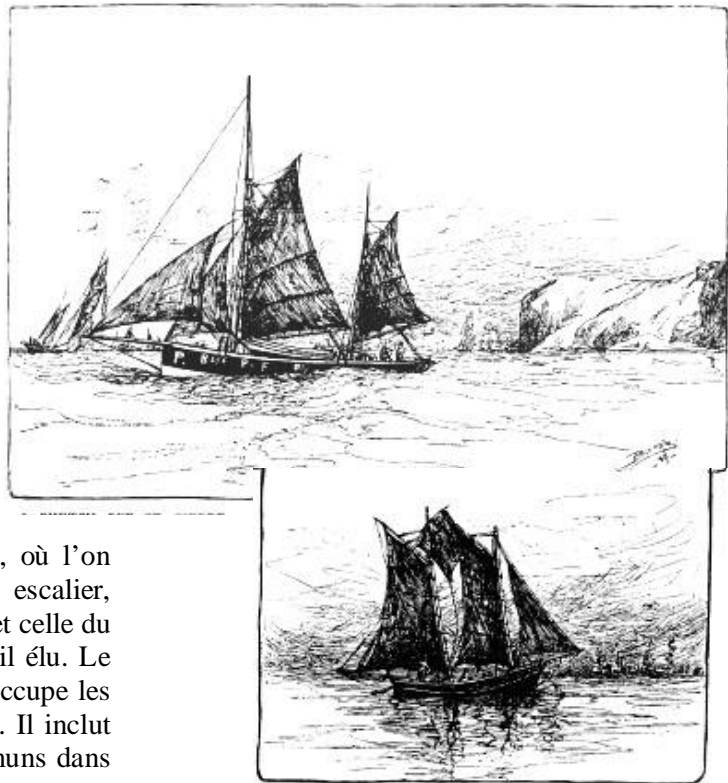


premier coup d'œil différencie la ville de toutes celles d'Amérique, et fait penser à l'Europe. Une petite garnison occupe des baraquements au bout de la rue principale.

Cette petite colonie d'à peine cinq mille habitants possède toute la complexité d'un important gouvernement, il semble que tout est fait pour mettre en vitrine, la quintessence d'une organisation civile et militaire. A l'exception du gouverneur qui est nommé par l'état, St-Pierre est maître de sa gestion. Le gouverneur, le Comte de St-Phalle occupe une résidence spacieuse et pittoresque, avec terrasse, où l'on accède depuis la place par un double escalier, flanqué de deux loges, celle du portier et celle du garde. Le comte est assisté d'un conseil élu. Le système judiciaire est bien élaboré et occupe les locaux d'un élégant bâtiment de pierre. Il inclut un juge et tous les grades variés communs dans l'administration française de la justice.

Il y a aussi un service insulaire des affaires maritimes, un tribunal de marine, des services de la guerre et des finances, dans des bâtiments séparés. Un conseil de la santé, un service de la religion et de l'instruction publique, une chambre de commerce, tout cela bien sûr à côté

d'un bon système de pilotage, un bureau d'aide sociale, un superviseur des routes et autres. Le fait est que ce système de



UN BATEAU DE PECHE DE ST-PIERRE

gouvernement est si complet, pour une aussi petite population, que chaque citoyen important possède un bureau, en fait quelques-uns ont plusieurs responsabilités officielles. C'est vraiment le paradis des candidats aux élections. De plus, pour ne pas être en retard sur la métropole, cette petite ville s'enorgueillit d'avoir parmi ses citoyens, pas moins de huit chevaliers de la Légion d'Honneur.

Le jour de notre arrivée, nous avons découvert que St-Pierre pouvait être considéré fameux pour autre chose que la pêche, c'est-à-dire pour son brouillard. J'ai tendance à penser que c'est ici que cet article est stocké pour le reste du monde. Nous sommes restés à St-Pierre huit jours, et durant sept jours le brouillard, aussi opaque que les murs de Babylone, enveloppa le port et les collines. Assez rarement, il s'élève des collines et offre une vue de la ville. Mais, pendant sept jours d'affilée, le phare et le port

nous ont été cachés, il fallait être très prudent en ramant dans le port pour découvrir son propre bateau. Durant sept longs jours, la sirène de brume n'a pas cessé de faire entendre son avertissement strident, une fois par minute. Lorsque nous entendions cette sirène, nous savions, quelque soit l'heure du jour ou de la nuit, que St-Pierre était un îlot isolé, fermé à toute approche, et la sensation produite par cette



CARTE DE LA CROISIERE DE LA BAYE DES ILES À ST-PIERRE

pensée était différente de tout ce que j'avais vécu jusque là. La ville, bizarrement, semblait tout à fait libre de brume durant cette période. Avec mauvais temps, l'approche des îles est dangereuse, trois bateaux se sont échoués durant cette période, l'un deux, un trois-mâts anglais fut une perte totale. Nombreux sont les nobles navires qui ont été réduits en pièces sur ces récifs inhospitaliers. Mais durant tout ce temps n'ont n'avons pas manqué de divertissement. Il y avait un zeste, quelque chose de piquant dans chaque scène, dans chaque objet autour de nous, qui donnait à cet endroit un intérêt humain, que ne n'ai jamais apprécié à ce degré de ce côté-ci de l'Atlantique. La vivacité naturelle des français semble n'avoir rien perdu, en étant transplantée dans ses îles désolées. La superstition l'intense attachement aux biens de ce monde des latins, tempérés par la religion étaient évidents, on peut littéralement dire, à chaque coin de rue, car, des statues de la Vierge ou des saints, plus ou moins désuètes, sont communes, parfois protégées par un petit toit et éclairé par une chandelle. En fait, parmi les premières choses que l'on remarque en arrivant au port, il y a l'immense crucifix qui domine la colline sur laquelle est bâtie la ville, et une statue de la Vierge dans une niche naturelle de la falaise au-dessus du port, à deux cents pieds au dessus de l'eau. De jolies jeunes filles, me rappelant celles du Languedoc viennent à la fontaine dans la rue avec leurs récipients à eau, se signent lorsqu'elles passent devant la statue d'un saint pour, l'instant d'après échanger de joyeuses œillades avec un amoureux qui passe. Peut-être que la personne en question est habillée comme un paysan du sud de la France. Un homme sur deux, que vous rencontrez dans les rues porte une vareuse française, de gros sabots et un béret bleu. Ce dernier est une coiffure en feutre, particulier aux paysans du Béarn. Peut-être également que ce rustre portant vareuse conduit une charrette tirée par des bœufs, attelés avec cet immense joug, sculpté et orné de pompons utilisé dans le sud de l'Europe. Lorsque vous voyez ce chariot, chargé de barriques de vin guidé par la personne mentionnée ci-dessus, passer devant la statue d'un saint, involontairement, vous vous dites à vous-mêmes « N'y a-t-il pas une erreur quelque part ? » Je croyais être en Amérique, mais je suis sûrement en Biscaye. L'amour gaélique des chiens est aussi bien évident à St-Pierre. Le nombre de chiens inscrits est sans commune mesure avec celle de la population. On les voit à

tous les coins de rue, même la charrette du colporteur est tiré par des chiens. Nombreux sont les Terre-Neuves, grands, superbes et dignes qui auraient pu dire : « Avant l'arrivée des français, nous étions les rois de l'île ». Une bagarre entre chiens de Terre-Neuve est chose commune sur les quais, elle est caractérisée par une ampleur vraiment colossale. Un jour j'ai observé neuf de ces nobles individus en une bagarre générale. Une foule s'est immédiatement rassemblée ; mais personne ne semblait vouloir interférer pour la bonne raison qu'il y a peu d'hommes qui ne se disent en eux-mêmes ressentir quelque chose en regardant une bagarre de chien, ce quelque chose que souvent la société nous oblige à dissimuler.

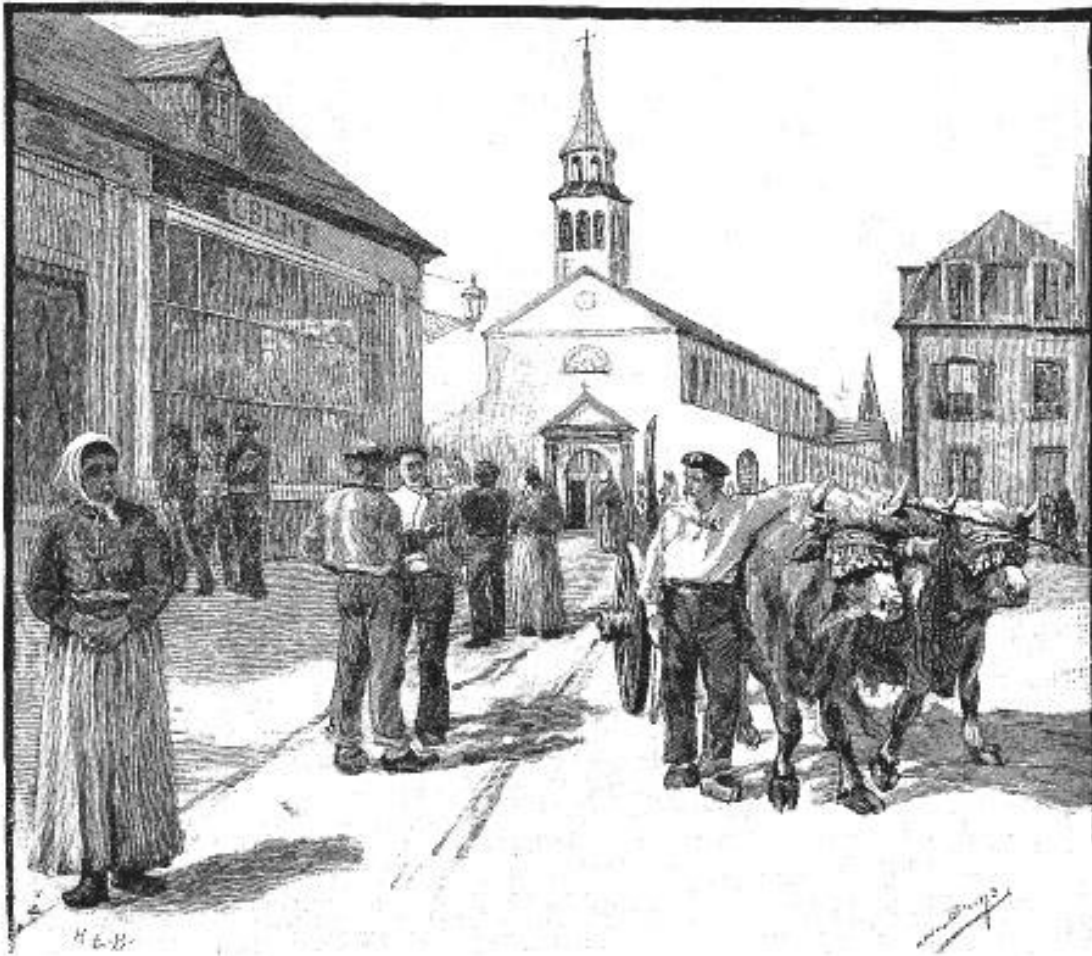
Ce qu'il y a de plus commun dans les rues de St-Pierre c'est le Tambour de ville. Si un commerçant vient de recevoir de la marchandise, il prévient de cette façon, s'il y a une fête, un concours de tir, les lieu et place sont annoncées par ce même personnage. Il porte un uniforme et attire l'attention sur son annonce par une sonnerie de clairon tout à fait remarquable. Alors qu'il va de rue en rue il est suivi par toute un groupe d'enfants, marchant au pas comme des soldats lorsqu'ils chantent « Enfants de la Patrie ! » ou la Marseillaise. Lorsqu'il atteint la fontaine en bronze sur la grande place en face du port, l'intérêt, excité à l'approche du clairon, atteint un summum ; chacun s'arrête de travailler et tous se rassemblent pour écouter les nouvelles. C'est vraiment un coin très animé, là où les commerçants discutent affaires, où les paresseux de la ville se promènent avec leurs chiens ; où les cargos débarquent leur cargaison ; et où les dames se promènent le soir. L'un des traits caractéristiques de St-Pierre reflète l'amour des français pour les belles choses. Il y a à peine quelques arbres sur l'île, et peu d'herbe, la végétation, n'est présente que sous forme de mousses sur les collines et dans les minuscules potagers de la ville. Mais, lorsque l'on se promène dans cette petite ville, on sent à peine l'aridité de la nature, car à chaque fenêtre, rayonnent des plantes d'appartement en pleine floraison, généralement des géraniums aux couleurs vives. Peu importe la petite taille de la maison, ses fenêtres irradiant l'écarlate, l'orange et l'émeraude. La société à St-Pierre n'est en aucune façon monotone ; au contraire, elle est éminemment française. L'un des citoyens les plus riches est une veuve âgée, qui dirige elle-même une pêcherie, une construction navale et possède le plus grand commerce de l'île. On



trouve ici les mêmes limites concernant les femmes, ce qui est si commun dans tous les pays latins. Une dame ne doit pas trop se promener sans un compagnon. Elle serait susceptible d'injures, ou tout au moins de suspicion si elle le faisait. Les dames anglaises, bien sûr, font ce qu'elles veulent, à cet égard et à bien d'autres, alors que les français, haussent les épaules et montrant la paume de leurs mains avec un

ces manières un peu provocantes. Il était pratiquement acquis, bien sûr, que les hommes qui fréquentaient le café la taquinaient avec des plaisanteries plus ou moins douteuses, et passent leur bras autour de sa taille. Mais, la propriétaire apprit que mon compagnon faisait son portrait, elle poussa alors la fille hors de la chambre, furieuse.

« Oh madame, pourquoi ne pas me laisser



L. A. CATHÉDRALE

grimace, comme s'il voulaient dire : « que pouvez-vous en attendre, elles sont anglaises ? Peste ! » En revanche, il y a un laisser-aller dans la conversation, qui serait considéré singulier dans une société anglaise et américaine. Considérant que c'est une ville portuaire française, St-Pierre semble cependant d'une moralité correcte et inhabituelle.

Ces idées bizarres concernant la conduite des femmes, fut illustrée de façon saisissante par un incident insignifiant à l'Hôtel Joinville. La servante des lieux était une charmante jeune fille qui attirait beaucoup l'attention et la flatterie par

finir le portrait, maintenant qu'il est commencé ? »

Non, jamais monsieur. Que deviendrait-elle s'il l'on savait qu'un gentleman est parti à New York avec son portrait ? Ça ne se fera pas ; *Je vous assure que c'est impossible !* »

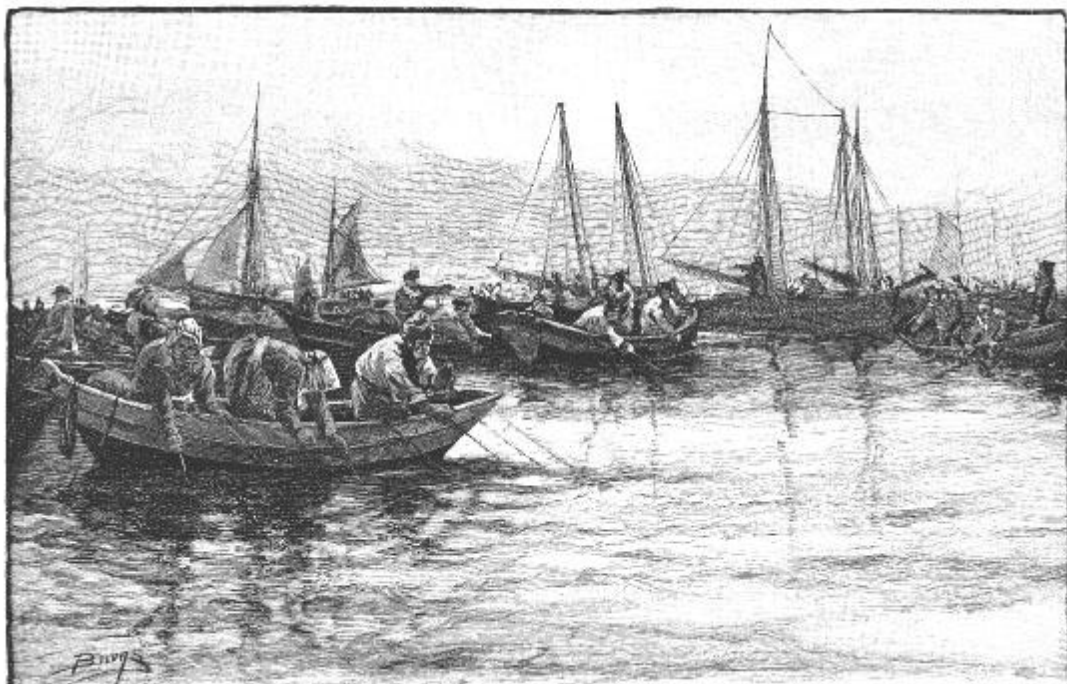
Les gens pour la plupart se consacrent à leurs affaires, qu'ils poursuivent avec une économie extrême, si particulière aux français. Mais il y a beaucoup d'intelligence parmi eux. L'éducation des filles est encouragée de façon tout à fait satisfaisante dans une école de religieuses, ayant une réputation considérable dans les provinces maritimes. J'ai été surpris de constater, que des

jeunes anglaises de Nouvelle Ecosse la fréquentaient. Jusque tout récemment, les français étaient très jaloux de l'intrusion d'étrangers dans les affaires de St-Pierre ; mais ces préjugés sont moins forts qu'auparavant. Il y a peu d'échanges sociaux entre les français résidents et les anglais qui forment maintenant une colonie de plusieurs centaines de personnes, ayant leur propre chapelle. Ils préservent fortement leur nationalité. Avec une ferveur toute britannique, ils s'adonnent à quelques sports athlétiques tels que l'aviron et la natation, – dans lesquels les français n'éprouvent aucun intérêt, – et ont leur propres festivals, pique-niques, bals et patinoire. Plusieurs de ces Anglais de St-Pierre sont liés à cette gestion et à celle du câble atlantique français qui atterrit dans l'île. C'est un peu spécial que, bien que le câble soit la propriété de capitalistes français, ce ne soit que des électriciens anglais qui y travaillent. A St-Pierre le directeur est M. Walter Betts, un homme d'un bon niveau scientifique. Nous lui devons beaucoup, ainsi qu'aux autres opérateurs du câble pour leur amabilité à notre égard. Notre groupe fut également très bien traité par un autre éminent citoyen anglais, M. Wecker, l'agent

déjà parlé, le centre est orné d'un *jet d'eau* venant d'une fontaine en bronze. Mais la plus belle fontaine de la ville, une structure en bronze se trouve devant la cathédrale. Celle-ci, d'ailleurs, bien que construite en bois, comme quelques autres bâtiments, possède une architecture intéressante.

Les établissements consacrés au séchage et à la conservation du poisson, qui sont d'une grande importance ici, sont, heureusement en dehors de la ville, et ne sont pas trop en évidence. Il serait difficile de trouver une esthétique quelconque au séchage du poisson ; mais, en offrant une étude sur la nature humaine, il n'est pas sans avantages.

L'une des attractions de St-Pierre, c'est la pêche à l'encornet. Ces poissons, ce n'est pas très connu, font partie de la famille de la seiche, ou poulpe, quoiqu'ils soient bien plus petits. En fin de saison, la morue ne peut être pêchée qu'avec de l'encornet. C'est l'aristocrate des poissons, c'est la morue, et elle a des goûts bien arrêtés, et les assume. Elle connaît sa destinée ultime, mais elle propose que cela soit accompli de sa façon à elle. Elle est résigné à être



LA PÊCHE A L'ENCORNET

consulaire américain.

Nous n'avons jamais trouvé le temps long. Il y a un charme à l'isolement d'une petite île, c'est très agréable, tout au moins pour un moment. L'un des endroits les plus intéressants de St-Pierre c'est la place ou le quai, dont on a

capturée ; mais cela doit être avec de l'encornet à une certaine période, et avec du merlu (sic ! ...) à d'autres périodes. C'est un poisson avec du caractère. Pour la commodité du commerce du poisson, l'encornet, consent à apprécier les eaux de St-Pierre, et le nombre capturé durant la

saison est énorme. Ils sont tous pêchés à la main et ils se rassemblent en de telles masses denses que si l'on file une turlutte on est sûr de pêcher

encornets dans les bateaux, aussi rapidement qu'ils le peuvent, et remettent la turlutte à l'eau en criant à plein poumons. Cela dure des heures,



TRAVAIL DU POISSON À ST-PIERRE

quelque chose, tant que les encornets sont là.

Hommes, femmes et enfants se rassemblent dans des bateaux dès qu'un banc d'encornets s'est installé. Le spectacle est des plus vivants, parfois, cinquante embarcations, grandes et petites peuvent être observées, agglutinées, plusieurs centaines de personnes jetant les

jusqu'au moment où chacun réalise que les encornets sont satisfaits d'avoir partagé le sport, et pris congé. Une par une les embarcations se détachent du groupe et parcourent le port, un peu au hasard, pour essayer de retrouver l'encornet. Finalement, une embarcation solitaire est découverte, embossée sur un bateau, qui hale de

l'encornet en douce. Aussitôt on se passe le mot autour du port, et de tous côtés les bateaux foncent dans sa direction et au bout d'un

avoir fait de leur mieux pour frapper leurs voisins, furent obligés de passer la nuit en prison.



LE TAMBOUR DE VILLE

moment le groupe s'est reformé. L'encornet rapporte ½ cent l'unité, il est l'une des plus importantes sources de revenu à St-Pierre.

Le dimanche d'avant notre départ, un grand concours annuel de tir était organisé dans les collines au-dessus de la ville. Vu la densité de la brume le sport a été quelque peu perturbé ; mais pour l'occasion, une petite foule s'était déplacée, après la messe du matin. Le lendemain, la brume s'étant levée, nous avons saisi cette opportunité pour sortir discrètement du port avant qu'elle ne retombe. Notre équipage ne tenait plus en place et avait besoin d'occupations les empêchant de faire des bêtises. Deux d'entre eux avaient déjà réussi à se saouler avec du mauvais vin, et, après

Mais avant de quitter St-Pierre nous avons été victimes d'un incident amusant. A la pension Hacala, demeurait également un Canadien extrêmement loquace, et sûr de lui, qui a amené la propriétaire à croire que, bien qu'il soit évident que nous étions des gens en quête de plaisirs, journalistes et artistes, nous étions en fait de riches rentiers américains, pour qui une pièce d'or de 5 dollars ne représentait pas plus qu'un sou pour un français.

« Si vous suivez mon conseil » dit-il « vous pourrez gagner plein d'argent à leurs dépens, et vous verrez qu'il ne s'en rendront même pas compte ».

Le conseil n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd. Nous n'avons rien dit, mais nous

attendions le résultat lorsque vint le moment de régler notre facture. Madame a passé un temps absurde à préparer notre facture. En plus d'augmenter déraisonnablement les prix, Madame Hacala, n'a pas hésité à vouloir nous faire payer l'hébergement complet d'un des membres de notre groupe qui était logé à l'hôtel Joinville.

Qu'est-ce que c'est madame ? Je n'ai pas demeuré dans votre établissement ; je n'ai fait qu'y prendre deux ou trois repas. Qu'est-ce que ça veut dire ?

« C'est vrai que vous n'avez pas habité ici ; mais vous avez réservé la chambre, alors vous devez la payer. »

« Mais je n'ai pas utilisé cette chambre puisqu'elle était déjà occupée. Je l'ai retenue au cas où elle se libérerait, mais ça n'a pas été le cas. Non, nous n'allons pas payer cela madame.

Permettez moi de vous dire que c'est scandaleux, c'est de l'escroquerie ».

« Ainsi, monsieur n'a pas l'intention de payer sa note d'hôtel ? » dit-elle haussant les épaules et esquissant une vilaine grimace.

Après quelques palabres, la veuve fut obligé de faire marche arrière pour une partie des charges, afin qu'elles ne provoquent pas d'examen minutieux.

Le soleil brillait au-dessus des falaises de St-Pierre, alors que notre goélette, sortait par la passe du Nordet. Il avait beaucoup venté les jours précédents et nous avons rencontré une forte houle. Le capitaine Welsh était très réticent lorsqu'il s'est agi de partir, et plein d'appréhension lorsque la nuit nous enveloppa avec un léger vent de face. Avec sa prudence habituelle, il prit la direction du large ; et quand le jour se leva, nous étions bien trop au sud, mais nous faisons route sur Sydney avec un vent fort.

### **Quelques mots sur l'auteur et l'illustrateur :**

**Benjamin S. G. W.** \* est né en Grèce en 1837, et décédé subitement à Burlington, Vermont le 19 juillet 1914. Il était le fils d'un missionnaire américain. A l'âge de 11 ans il avait déjà lu L'Iliade et l'Énéide. Il était artiste, auteur et diplomate. En 1883, nommé Consul des Etats-Unis en Perse, il a rédigé le code de procédure diplomatique entre les deux pays. Il était également Vice-président de la société des auteurs américains, membre des « fils de la révolution » etc. Parmi ses ouvrages littéraires : « Constantinople, Isle of Pearls, and Other Poems », « Ode on the Death of Abraham Lincoln », « The Turk and the Greek », « Tom Roper, a Yarn for Boys », « Persia and the Persians », and « The Story of Persia ».

**Milton J. Burns**, l'illustrateur, est né le 9 janvier 1853 à Mt. Gilead en Ohio (USA). A cause d'une blessure à l'œil on lui conseilla d'aller vers la mer. Il était à bord du « PANTHER » qui alla en 1869 de Terre-Neuve à l'Arctique. Il a étudié les arts à New-York dans les années 1870. Il a donc accompagné S. G. W. Benjamin dans son voyage à Terre-Neuve et à Saint-Pierre et Miquelon. Alors qu'il était en France, en 1932 il tomba malade. Il est décédé à New-York le 27 décembre 1933.

\* : The New York Times, le 20 juillet 1914.