

Six semaines aux îles Saint-Pierre et Miquelon

par

E. Aubert de la Rüe



Longtemps, les îles Saint-Pierre et Miquelon durent leur prospérité à la pêche, industrie encore pratiquée à l'heure actuelle, mais dont l'importance a cependant beaucoup diminué et cela pour des causes diverses. Le déclin de la pêche aurait pu avoir des conséquences graves pour l'avenir de la colonie, s'il n'avait sensiblement coïncidé avec l'établissement du régime de la prohibition aux Etats-Unis. Grâce à leur situation géographique, les îles Saint-Pierre et Miquelon, proches de l'Amérique, devaient profiter de cet événement qui vient de leur assurer une ère de grande prospérité.

Déserté par les flottilles de voiliers qu'il abritait autrefois durant la saison de pêche sur les bancs de Terre-Neuve, le port de Saint-Pierre a cependant conservé son animation. Il est devenu, en effet, au cours de ces dernières années, un point de transit important et un immense dépôt d'alcool où les contrebandiers américains venaient, et viennent encore se ravitailler, malgré la fin du régime sec.



Les quais de Saint-Pierre

(Photo E. Aubert de la Rüe)

Les années prospères qui viennent de s'écouler ont sensiblement modifié, à certains égards, la physionomie de Saint-Pierre et Miquelon. Ces îles où se mêlent si curieusement la civilisation française et la civilisation américaine, offrent de curieux contrastes. Saint-Pierre, le chef-lieu de la colonie, située sur l'île du même nom, produit l'impression d'une petite ville norvégienne, sans doute à cause de ses maisons de bois, peintes de couleurs vives et toutes séparées les unes des autres. Les étalages des magasins regorgent de produits américains et la plupart des enseignes sont rédigées en anglais, ceci à l'égard des gens de Terre-Neuve qui viennent de la côte voisine faire leurs achats à Saint-Pierre où la vie est bien meilleur marché que dans leur pays. Les autos, la plupart de marques américaines, sont très nombreuses à tel point qu'il a fallu établir le sens unique. Les bouchers portent

des gants blancs pour vendre leur viande, ce qui est bien américain. L'influence américaine se manifeste surtout par le sens du confort. Presque toutes les maisons possèdent électricité, eau courante et salle de bain, chauffage central, souvent même le téléphone, bien qu'en un quart d'heure on puisse aller d'un bout de la ville à l'autre. Saint-Pierre conserve néanmoins, à bien des égards, la mentalité d'une petite ville bien française.



Vue générale de Saint-Pierre la capitale des îles Saint-Pierre et Miquelon.
(Photo E. Aubert de la Rue)

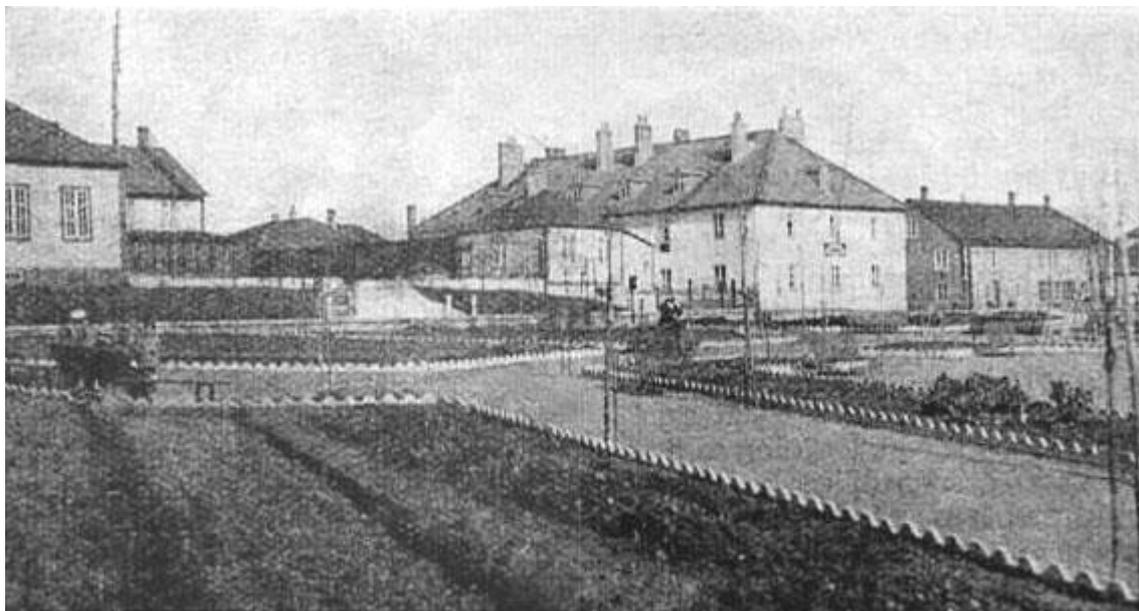
Physiquement le pays, que je connais bien pour l'avoir parcouru en tous sens récemment, rappelle le Canada et surtout Terre-Neuve, dont il n'est en fait qu'une dépendance géographique.

Le petit archipel de Saint-Pierre et Miquelon, distant seulement d'une vingtaine de kilomètres de la côte méridionale de Terre-Neuve, s'étend, du nord au sud sur une longueur de 50 kilomètres environ, et sa superficie n'excède pas 250 kilomètres carrés. Il se compose de deux îles principales : Miquelon et Saint-Pierre, entourées de plusieurs îlots et de nombreux récifs. Miquelon, la terre la plus importante du groupe, est formée en réalité de deux îles distinctes : la Grande Miquelon au nord et la Petite Miquelon au sud, cette dernière plus connue sous le nom de Langlade. Elles sont reliées, depuis la fin du XVIII^e siècle, par une longue dune sablonneuse : l'isthme de Langlade, qui doit son surnom de « cimetière des navires » aux naufrages innombrables qu'il provoqua avant que le pays ne soit doté de phares.

Les îles Saint-Pierre et Miquelon peu élevées, puisqu'elles ne dépassent pas 250 mètres d'altitude, ont pourtant, en général, une configuration assez accidentée. Les rivières sont nombreuses et les étangs innombrables, surtout à Miquelon.

Bien que située par 47°, sensiblement à la même latitude que Nantes, les îles Saint-Pierre et Miquelon ont un climat froid, dû à l'influence du courant de Baffin. Sans être très rigoureux, ce climat est surtout désagréable à cause de la fréquence et de la violence des tempêtes, en toutes saisons, et du fait de la brume qui, d'avril à juillet, persiste souvent pendant des semaines entières. En hiver, ce sont les tourmentes de *poudrin* (neige impalpable) que les bourrasques soulèvent en tourbillons qui aveuglent littéralement ceux qui les affrontent. L'hiver, avec des températures descendant parfois à -15° et même davantage, est très prolongé. Le printemps, tel que nous le concevons en Europe, fait à peu près complètement défaut ici. Il faut faire du feu pour se chauffer dans les maisons jusqu'en juin.

L'été, avec une moyenne de 14°, n'est pas très chaud et il n'est pas rare, pendant cette saison, de voir en une même journée des écarts de température considérables. Dès le mois de septembre, on est obligé de se chauffer à nouveau.



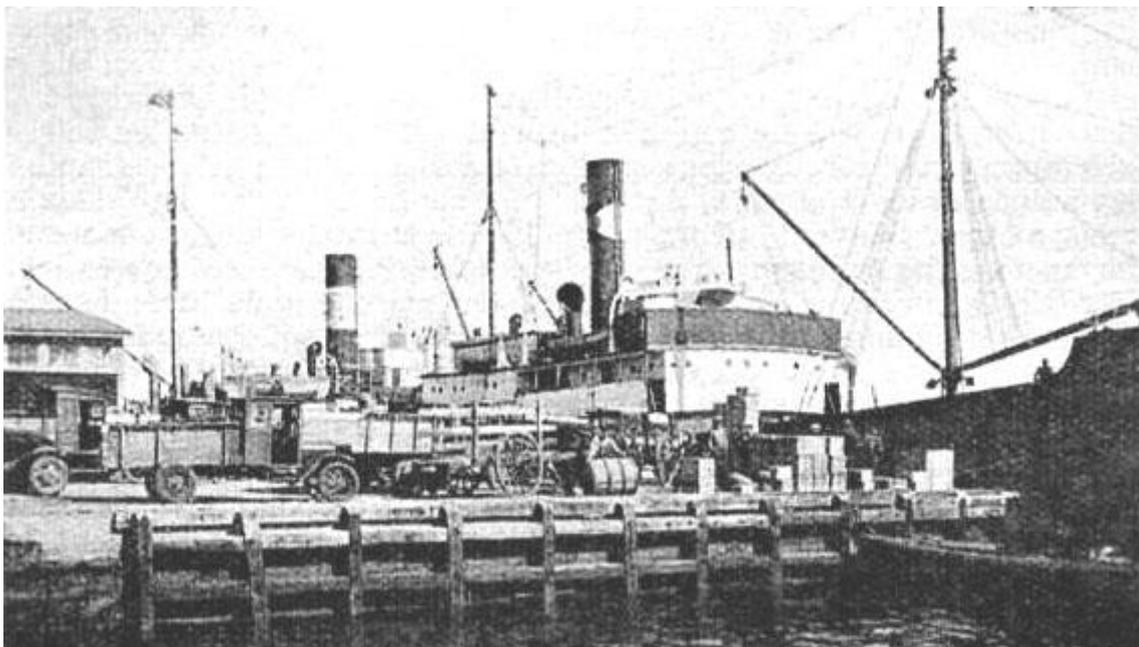
Le square Joffre et le gouvernement à Saint-Pierre
(Photo E. Aubert de la Rüe)

Bien que la mer soit froide dans ces parages, il est rare cependant qu'elle gèle régulièrement chaque hiver. Cela se produit une fois ou deux tous les dix ans, et alors le port de Saint-Pierre se trouve bloqué par la glace pendant plusieurs semaines. Chaque année, par contre, en mars et avril des glaces flottantes provenant de la débâcle du Saint-Laurent viennent s'accumuler à perte de vue autour de l'archipel jusqu'à ce que le vent et les courants les chassent à nouveau vers le large. Plus tard, apparaissent enfin les icebergs descendant en grand nombre du Groenland, jusqu'à la fin de juillet.

Le cargo norvégien qui nous amène à Saint-Pierre, ma femme et moi, emportant dans ses flancs un précieux chargement de whisky, est encore loin de l'île quand apparaît, bondissant sur les vagues, le doris du pilote, embarcation à fond plat, munie d'un moteur, et utilisée dans les parages de Terre-Neuve pour la pêche à la morue. Etre pilote à Saint-Pierre est une profession lucrative, mais périlleuse, le mauvais temps étant beaucoup plus fréquent que les beaux jours. Par temps clair, les pilotes de Saint-Pierre, postés sur les hauteurs de l'île et armés d'une longue-vue, surveillent l'horizon. Celui qui aperçoit le premier un navire dévale aussitôt de la montagne et se précipite immédiatement sur son embarcation pour gagner le large. Il n'existe, en effet, aucune entente entre les pilotes qui se font une concurrence acharnée, et c'est à celui qui atteindra le premier le navire en vue, auquel revient le droit de l'amener au port et de toucher les frais de pilotage. Ils se livrent parfois des luttes épiques afin de se devancer. Certains, afin d'être sûrs d'être les premiers, vont à plusieurs dizaines de kilomètres en mer et attendent patiemment l'arrivée d'un navire.

Le port de Saint-Pierre, d'accès difficile, est abrité par trois îles basses : l'île aux Pigeons, l'île aux Vainqueurs, qui servait autrefois de lazaret, et enfin l'île aux Marins, plus importante que les précédentes et comptant environ cinq cents habitants, tous pêcheurs d'origine normande.

Il fait un temps exceptionnellement beau le jour de notre arrivée à Saint-Pierre. C'est la fin de l'été, la température est encore douce, le ciel sans un nuage et la ville, en pente sur la rive nord du Barachois, ainsi se nomme le port, éclairée par les derniers rayons du soleil, offre un coup d'œil très pittoresque avec ses maisons de toutes les couleurs. Le quai de la Roncière, où l'on débarque, est le lieu de promenade des Saint-Pierrais et l'endroit où se concentre l'activité de la ville.



Le déchargement du whisky à Saint-Pierre

(Photo E. Aubert de la Rüe)

En dehors des contrebandiers américains et canadiens, les étrangers qui viennent à Saint-Pierre sont rares et leur arrivée n'est pas sans éveiller la curiosité des habitants. En me voyant passer, les gens paraissent médusés et s'arrêtent net, tandis que derrière chaque fenêtre je devine des regards fort intrigués. Parcourant les rues à la recherche d'un hôtel, je m'adresse successivement à quelques passants pour me renseigner, mais ceux-ci paraissent ne rien comprendre à mes questions. Assez étonné, car le français est la langue parlée à Saint-Pierre et Miquelon, je devais apprendre par la suite que Saint-Pierre compte un assez grand nombre de Terre-Neuviens, venus dans l'archipel chercher du travail comme manœuvres et comme domestiques. C'est précisément à certains d'entre-eux, ne sachant que l'anglais, que je viens de m'adresser.

Saint-Pierre compte plusieurs hôtels et, ma foi, très convenables pour une petite ville de trois mille habitants. Je choisis l'Hôtel de France, rue du Maréchal-Foch, à proximité du port et je dois reconnaître que jamais encore, au cours de mes voyages dans les colonies françaises, je n'ai été aussi bien traité dans un hôtel.

A Saint-Pierre, ville très commerçante, les magasins sont nombreux et bien montés, mais d'apparence en général assez modeste. Les conserves viennent, pour la plupart, d'Amérique, les fruits et les légumes du Canada. La vie n'y est pas chère et l'on peut se procurer à bon compte des lapins, des perdrix, des homards, des truites et des saumons que, presque chaque jour, les habitants de la côte voisine de Terre-Neuve viennent vendre dans les rues. Celles-ci tracées à angle droit sont étroites et dépourvues de trottoirs. Elles sont, en général, mal entretenues et, quand il pleut ou il neige, il est prudent de mettre des bottes pour se préserver de la boue.

Dans une ville où la plupart des maisons sont en bois, les incendies sont particulièrement redoutés (Saint-Pierre a, du reste, été déjà détruit plusieurs fois par le feu) ; aussi, chaque habitation doit-elle être munie d'une échelle extérieure afin de pouvoir atteindre plus facilement la toiture et lutter contre le feu.

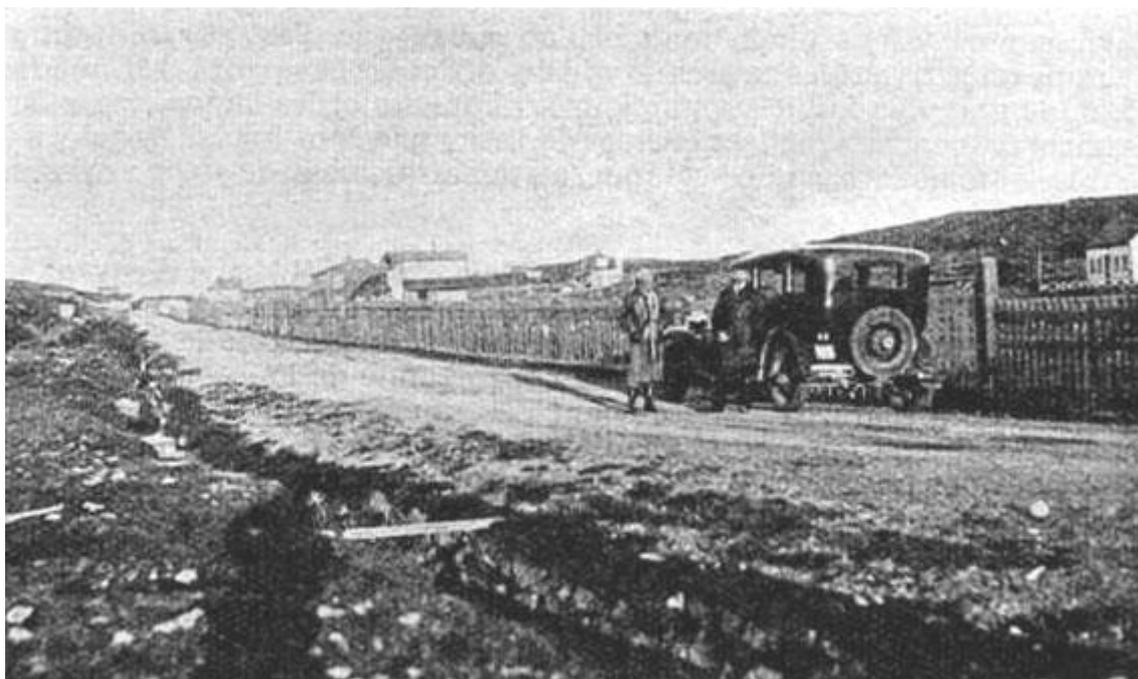
Le mauvais temps et les longs hivers obligent les gens à demeurer beaucoup chez eux ; aussi, ont-ils su rendre leur intérieur très confortable. Ordinairement, les maisons n'ont qu'un étage et devant chaque porte se trouve un tambour destiné à éviter que les bourrasques de neige ne pénètrent lorsqu'on entre ou sort. Chaque maison pour ainsi dire est entourée d'un petit jardin protégé du vent

par une palissade de *piquets*, pieux plantés très rapprochés les uns des autres. Avec beaucoup de soins, on peut obtenir quelques légumes et même quelques fruits notamment des fraises. Les Saint-Pierrais aiment les fleurs et comme elles poussent difficilement en plein air, ils en cultivent chez eux. Il est bien rare, même dans les maisons les plus pauvres, de voir une fenêtre qui n'en soit pas décorée.

La population totale de l'archipel est de quatre mille habitants environ. Ce sont, pour la plupart, des descendants de Basques, de Bretons et de Normands établis dans ces îles depuis de longues générations. Les Français de la métropole sont surtout représentés par des fonctionnaires.

Les étrangers, assez peu nombreux, en dehors des gens de Terre-Neuve, sont des Anglais, des Canadiens et des Américains.

Les distractions sont rares à Saint-Pierre et la vie intellectuelle est inexistante. Il ne paraît pas de journaux dans la colonie et ceux de la métropole y arrivent avec un si grand retard qu'ils n'offrent plus guère d'intérêt. Par contre, les Saint-Pierrais aiment le sport et pratiquent le tennis, le football et la pelote basque. La chasse est l'un de leurs passe-temps favoris. Le gibier, peu abondant sur l'île Saint-Pierre, l'est davantage à Langlade et à Miquelon, dont les fourrés abritent des lapins, des renards et des perdrix. En hiver, les oiseaux de mer sont très nombreux. Il y a notamment le cormoran à double tête, ⁽¹⁾ le goéland à manteau bleu, le bec-scie, le calculot, différents canards sauvages, tels que le moyac, le cacaoite, le dos-blanc et bien d'autres encore. Les chasseurs, bravant de froid, passent des journées entières à l'affût le long du rivage en compagnie de leurs gros chiens de Terre-Neuve qui se précipitent à la mer pour rapporter le gibier. Il y a également la pêche aux truites dans les rivières de Langlade et dans les étangs de Miquelon, mais les moustiques, innombrables en été, rendent ce sport souvent pénible.



Les villas de Savoyard, station d'été des habitants de Saint-Pierre

(Photo E. Aubert de la Rue)

Aucune ligne de navigation ne relie ces îles à la métropole et les Saint-Pierrais se plaignent de cet état de choses. Jadis, du temps de la pêche, de nombreux voiliers venaient chaque année de Fécamp et de Saint-Malo, mais il est très rare maintenant qu'un navire français touche Saint-Pierre. Les transatlantiques de la ligne de New-York passent régulièrement à une assez faible distance de ce

¹ **Note du copieur** : Il s'agit sans doute d'une erreur de transcription d'un texte manuscrit, où ont peut-être été confondus les mots « tête » et « crête », puisqu'il existe dans la région « le cormoran à aigrettes » (en anglais « double-crested Cormorant »).

petit archipel et il semble que, de temps à autre, l'un d'entre eux pourrait y faire escale. Pour l'instant, tous les bâtiments de commerce qui viennent à Saint-Pierre sont norvégiens, anglais, canadiens ou américains. Quand, de France, on veut aller aux îles Saint-Pierre et Miquelon, il faut passer par Terre-Neuve, par les États-Unis et le Canada où chaque semaine des services réguliers assurent la liaison avec Saint-Pierre.

L'importance de Saint-Pierre pour la grande pêche est tombée, du jour où les voiliers qui venaient chaque printemps de France sur les bancs de Terre-Neuve et de là à Saint-Pierre où ils déposaient leurs morues et se ravitaillaient, ont été remplacés par des chalutiers à vapeur qui vont charbonner directement à Sydney (Nouvelle-Écosse). D'autre part, au cours de ces dernières années, les pêcheurs ont généralement délaissé les bancs pour aller sur la côte occidentale du Groenland, où les morues passent pour être plus nombreuses. La petite pêche ou pêche locale, pratiquée en *doris* par les gens du pays, surtout ceux de Miquelon et de l'île aux Marins, autour de l'archipel, traverse une crise sérieuse du fait des cours très bas de la morue et des difficultés de l'écouler. La consommation mondiale a en effet sensiblement diminué et, d'autre part, les Espagnols, autrefois grands acheteurs, ont maintenant leurs propres chalutiers.

Quelques mots maintenant sur la contrebande de l'alcool qui a donné lieu à toute une organisation. Chaque caisse de spiritueux, entrant en transit à Saint-Pierre, paye un droit fixe d'environ 10 francs. Cette somme est minime, mais si l'on songe que c'est par centaines de mille qu'arrivent les caisses de whisky d'Écosse et surtout du Canada et, dans une plus faible proportion, les liqueurs et les champagnes de France, on conçoit que les revenus de la colonie sont loin d'être négligeables. J'ai assisté, en un seul jour, au débarquement de 50.000 caisses de whisky !



Un aspect de la forêt naine de l'île Saint-Pierre. (Ph. E. Aubert de la Rüe.)

La fin de la prohibition aux États-Unis n'a pas été sans provoquer de sérieuses appréhensions. Il semble, d'après les dernières nouvelles, heureusement pour les îles Saint-Pierre et Miquelon, que la *fraude* – c'est ainsi que l'on appelle là-bas la contrebande de l'alcool – ne soit pas près de disparaître. Elle devient cependant moins fructueuse.

De nombreux entrepôts, chauffés en hiver pour que les bouteilles n'éclatent pas par suite du gel, ont été construits pour abriter whiskys et champagnes. Les caisses aussitôt débarquées sont

déclouées et les bouteilles empaquetées soigneusement dans les ballots de toile, emballage plus discret et plus pratique, paraît-il, pour les transbordements en mer. Les caisses vides, abandonnées par milliers autour des dépôts, sont à la disposition de qui veut les prendre. On les utilise en grand nombre pour la construction des maisons et pour le chauffage. De Terre-Neuve on vient même en chercher pour les constructions ! Les bootleggers américains, car ce sont eux les véritables contrebandiers, et non les habitants de Saint-Pierre, ont à leur disposition une quarantaine de *rhum-runner* ou *fraudeurs*, bateaux spécialement aménagés, bas sur l'eau, peints en gris et peu visibles sur mer. Chacun d'eux peut embarquer environ 2.000 ballots de whisky. Ces bateaux de contrebande, aux noms changeants pour dépister les agents de la prohibition, auxquels il est arrivé de venir jusqu'à Saint-Pierre où ils ont été plutôt fraîchement accueillis, sont montés par des équipages canadiens, seuls les radio-télégraphistes sont en général Saint-Pierrais.

A bord, la discipline est des plus stricte et c'est le régime sec absolu, car la manœuvre est difficile et le métier plein de risques. Ces *fraudeurs* quittent généralement Saint-Pierre pendant la période des nuits sans lune et s'approchent des côtes américaines en des points qui leur sont fixés par T.S.F. Ils retrouvent là des *speed-boats*, embarcations extrêmement rapides, capables de fuir les *cutter* de la douane américaine, lorsque l'un d'eux survient mal à propos.. Le déchargement des *fraudeurs* s'effectue donc en mer, après quoi ils regagnent Saint-Pierre. Quand l'un d'eux est surpris par un *cutter*, il immerge aussitôt son chargement, d'où l'avantage des ballots qui coulent, alors que les caisses flottent. On a soin aussi de faire immédiatement disparaître dans la mer le poste de T.S.F.

Indépendamment des revenus importants qu'elle procure à la colonie la contrebande est une source de profits pour Saint-Pierre. Les équipages des *fraudeurs*, pendant leur séjour dans le port, font marcher le commerce et les manipulations nombreuses des caisses d'alcool nécessitent une main-d'œuvre importante.

Je crois avoir dit l'essentiel de la ville de Saint-Pierre et de son activité. Voyons maintenant quels sont les aspects de l'île sur laquelle elle se trouve. Plusieurs routes excellentes partent du chef-lieu de la colonie et permettent de rayonner en auto dans la partie méridionale de l'île. L'une d'elle, longeant le littoral, conduit au cap à l'Aigle, où se dresse le fameux frigorifique, édifié à la fin de la guerre aux frais de la Marine marchande et qui coûta une vingtaine de millions, mais est demeuré sans emploi. Une autre route permet d'atteindre le Cap Noir où l'on exploite une immense carrière de porphyre, et de là à la Tête de Galantry, dont le phare éclaire l'entrée du port. Par temps de brume, le feu, devenu invisible, est remplacé par une puissante sirène dont le rugissement retentit lugubrement toutes les minutes, et cela souvent pendant des semaines entières. La brume, quand elle se prolonge, finit par avoir une répercussion sur le moral des gens. Certains fonctionnaires, accoutumés au soleil des tropiques, se plaignent de ce que la brume de Saint-Pierre les rend neurasthéniques. Les animaux eux-mêmes en subissent l'influence. Aux mugissements indéfiniment répétés des sirènes à brume, les chiens répondent en hurlant à la mort.

On peut aller en auto à l'Anse à l'Allumette, à l'Anse à Ravenel, petits villages de pêcheurs, que ceux-ci abandonnent dès les premières neiges pour regagner la ville. C'est également le cas de Savoyard, village abrité au fond d'une crique pittoresque dans le sud-ouest de l'île. La route de Savoyard, la plus longue de toutes, à cinq kilomètres. C'est l'endroit que les Saint-Pierrais aisés ont choisi comme lieu de villégiature. Des villas confortables et gaies, en pur style canadien, s'élèvent le long de cette route et aux alentours de l'étang de Savoyard, assez chaud en août pour que l'on puisse s'y baigner. Il y a même là quelques restaurants. La côte extraordinairement déchiquetée offre une succession de petites baies et de promontoires rocheux que dominent des prairies où paissent les quelques troupeaux de l'île. Ailleurs, la région est recouverte par une sorte de lande, formée de genévriers, d'aulnes, de sapins nains et de fougères. Triste par la pluie, ou lorsque gronde la tempête, ce paysage devient très riant dès que se montre le soleil.

Le nord de l'île, au contraire, montagneux et désert, est très sauvage. C'est le domaine des *mornes*, hauteurs pelées, simplement recouvertes de mousses et le lichens, leur communiquant une teinte uniformément grise et qui cachent les belles couleurs du roc, un porphyre magnifique. Avant que l'île ne soit colonisée, il y a de cela trois siècles environ, toute cette région était assez boisée. En coupant les sapins, d'ailleurs peu élevés à cause du vent, pour se procurer du combustible, les

habitants de Saint-Pierre ont fait peu à peu disparaître la forêt primitive. Je n'ai retrouvé des lambeaux de celle-ci que dans les parties peu accessibles de l'ouest de l'île. On trouve là des sapins de sept à huit mètres de haut. Partout ailleurs, les pentes des mornes sont recouvertes par la forêt naine, où dominent les sapins, les aulnes et les bouleaux, dont la hauteur ne dépasse guère deux à trois mètres. Souvent même, cette forêt est moins haute encore et forme alors des taillis presque impénétrables, tellement les arbres sont serrés et leurs branches enchevêtrées. On marche alors littéralement sur la forêt en mettant le pied sur la cime des arbres. Cette marche est en réalité, très pénible, car on enfonce à chaque pas au milieu d'arbrisseaux, rampant à la surface du sol en formant un inextricable fouillis.

Les dépressions sont généralement occupées par des tourbières et des étangs où fleurissent des nénuphars. Un certain nombre d'entre eux, notamment l'étang de la Vigie et celui du Goéland, fournissent à la ville l'eau qui lui est nécessaire. Bien qu'il pleuve énormément, la qualité de l'eau laisse à désirer. Elle est colorée en jaune par des particules tourbeuses et quand on prend son bain on a l'impression que la baignoire est remplie de thé.

Un mauvais chemin traverse la montagne et relie Saint-Pierre à l'Anse à Pierre, site sauvage et très pittoresque, en même temps que point d'atterrissage des câbles, car l'île est une relais très important pour les liaisons télégraphiques entre l'Europe et l'Amérique.

Chaque semaine, un petit vapeur, le *Colonia*, assure la communication entre Miquelon, Langlade et Saint-Pierre. C'est lui que nous allons prendre pour aller à Miquelon. En principe, le départ est à sept heures, mais il n'a lieu que si l'état de la mer le permet, car par gros temps il est impossible d'accoster au petit appontement de Miquelon. Quelques coups de sifflet, à six heures du matin, indiquent que le départ est certain. La brume la plus intense, et c'est précisément le cas aujourd'hui, n'effraye pas le capitaine Ithurrart, qui s'oriente d'une façon miraculeuse parmi les récifs invisibles. Le vapeur est minuscule, mais suffit à transporter les rares passagers que nous sommes. A ce propos, il est curieux de noter que parmi les Saint-Pierrais, il en est un certain nombre qui ne sont jamais allés à Miquelon ni à Langlade, ni même à l'île aux Marins qui se trouve cependant à moins de deux kilomètres de chez eux. En dehors de quelques chasseurs intrépides, qui se sont aventurés partout, je suis surpris de constater combien les habitants de Saint-Pierre et Miquelon connaissent peu leur pays, cependant pas bien grand et auquel ils sont néanmoins très attachés. Plus curieux qu'eux, j'ai parcouru leurs îles à fond, accompagné de ma femme, étant venu dans le but d'en faire l'étude géologique et je crois, sans me vanter, le connaître mieux que la plupart d'entre eux.

Il y a donc peu de monde à bord, mais du moins y a-t-il un passager de marque, M. G. Chanut, gouverneur de la colonie, auprès duquel j'ai trouvé l'accueil le plus aimable.

(A suivre.)

E. AUBERT DE LA RÛE.

Publié dans « Sciences et Voyages » n° 781 du 16 août 1934.

Note du copieur : *La suite se trouve sans doute dans le n° 782 que je n'ai pas encore réussi à me procurer. Merci de l'aide que vous pourriez m'apporter.*