

qui doit atteindre quelques gros armateurs de l'île. Cette loi établit, en effet, une surveillance très étroite des navires qui prennent la mer.

Autrefois, cette surveillance incombait à la commission d'amirauté, composée de capitaines au long cours, nommés par le juge de paix. Tous plus ou moins à la dévotion des armateurs, ils fermaient les yeux sur le mauvais état de certains bâtiments. Maintenant, c'est un inspecteur de la navigation, fonctionnaire indépendant, qui désigne les navires pouvant prendre la mer, et il ne permettra plus aux vieux bateaux achetés en Amérique de traverser l'Atlantique.

Si nous considérons la petite île de Saint-Pierre, l'aspect n'en est ni gai ni attrayant. Si la mer est grise et sombre, la terre qui s'offre aux yeux l'est encore plus. Elle est seulement d'une autre nuance, et pour peu que le brouillard l'enveloppe, elle ne présente aux yeux qu'un amas de quelques roches s'élevant à peine au-dessus du niveau des eaux. La place occupée par ces quelques îlots presque imperceptibles est si minime dans l'Océan, et la nature du climat est si portée à la dérober aux navigateurs, qu'il semble facile de passer à côté sans rien en voir. Dans tous les cas, l'approche n'en est pas sans danger, et cette terre presque à fleur d'eau, peu visible les trois quarts de l'année à cause de la pluie, est entourée de tant d'écueils, que très souvent, au moment d'y aborder, les navires s'y perdent. Pour conjurer le péril, autant qu'il est possible, de demi-heure en demi-heure, lorsque le mauvais temps est déchaîné, un coup de canon est tiré pour avertir les bâtiments au large et leur faire connaître la proximité de la côte.

Quand on est mouillé dans la rade, vis-à-vis de l'île aux Chiens, le panorama de Saint-Pierre se découvre libéralement à l'œil et l'on peut inventorier tout ce que cette résidence peut offrir de remarquable. Dans le fond, un groupe de maisons en bois, à un étage, presque toutes noircies par l'âge et surtout les pluies ; une habitation un peu plus haute garnie des inévitables persiennes vertes. C'est la demeure du commandant de l'île ; plus loin le clocher d'une église assez jolie, en bois comme le reste ; en face du gouvernement, un petit port intérieur qui porte le nom très usité dans ces contrées de *barachois*, où se réfugient les goélettes quand la rade n'est pas tenable, ce qui arrive assez souvent l'hiver, puis une manière de fortin et, à droite et à gauche des *graves* ou plages artificielles construites en cailloux, où sèche la morue, car nous sommes, en ces parages, dans le véritable empire du poisson précieux qu'est la morue. C'est la raison d'être, je dirais même la seule raison d'être de Saint-Pierre, car c'est sa seule et unique production.

Quand on traverse la rade et qu'on met le pied sur cette terre si peu engageante où les premières impressions vont se fortifiant de plus en plus, soit que l'on suive la route qui s'enfonce dans le centre de l'île, soit que l'on prenne le prolongement de la même voie dans la direction du nord, on ne voit que pierres, terre mouvante, tourbe et marécages. Dans quelques endroits, on se prend les jambes dans ce qu'on appelle *la forêt*. C'est un fouillis de petits sapins d'une espèce fort petite. Enfin, Saint-Pierre est un pays hideux et la nature, si elle a voulu atteindre ce résultat, y a parfaitement réussi.

L'hiver, le brouillard est plus déplorable que l'été, aussi il ne se dissipe pour ainsi dire plus. Des banquises se forment qui interceptent l'entrée et la sortie de l'île. Puis Saint-Pierre jouit d'un fléau particulier à ces parages : c'est le poudrin.

Le poudrin consiste en une sorte d'essence de neige qui tombe par tourbillons, fine et drue comme du sable. Le poudrin s'introduit par les moindres ouvertures, et il suffit d'une fente à une porte, d'un carreau mal joint à une fenêtre, pour que le poudrin se fasse jour et pénètre dans une maison. Si une des planches qui forment les parois est disjointe, le poudrin trouve encore moyen de se glisser par là, et en quelque sorte et en quelques instants fait à l'intérieur un tas de neige.

Aussitôt qu'il tombe, l'air est glacial et on ne voit plus devant soi. En quelques instants, les chemins sont couverts d'une nappe blanche et le voyageur aveuglé risque de perdre la tête. S'il ne rencontre pas promptement un refuge, il est sérieusement en danger.

Saint-Pierre n'aurait aucune importance s'il ne possédait que sa population en quelque sorte indigène. Mais vers la fin de l'hiver l'aspect de la rade change tout à coup, le poudrin cesse de tomber, les maisons s'ouvrent de tous côtés, et l'on aperçoit une foule de navires venant du large, débarquant sur les quais une population qui arrive de tous les ports de France, depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque.

En un mot, ce sont les pêcheurs des bancs qui font là leurs provisions de vivres pour eux-mêmes, d'appât pour le poisson qu'ils vont pêcher.

Le costume de ces matelots atteint les dernières limites possibles du désordre. Des bottes montant jusqu'à mi-cuisse, des chapeaux goudronnés (surôit) tombant sur le cou, avec des mains comme des battoirs, des visages basanés, sentant la graisse de tous les poissons possibles.

Le pêcheur des bancs peut se glorifier d'un passé illustre. Dès le quinzième siècle, des Normands et des Basques, sans souci des moyens imparfaits que possédait alors la navigation, arrivaient chaque année pour hanter les mers épouvantables de Terre-Neuve, tout comme aujourd'hui, s'y mettaient à la cape pendant les mois d'été, y pêchaient la morue qu'ils rapportaient ensuite en France. Non contents de cette rude aventure, ils se risquaient encore dans le golfe du Saint-Laurent et allaient y poursuivre les baleines.

Actuellement, un navire part de Saint-Malo, de Granville, de Fécamp ou de Cancale et vient d'abord à Saint-Pierre s'approvisionner de ce qu'on appelle la *boëtte*, c'est-à-dire l'appât destiné à garnir les lignes. Cet appât est frais ou salé. L'appât frais est fourni par le capelan, espèce de petit poisson qui, au printemps, descend des mers du nord poursuivi par des bancs de morue, lesquelles à leur tour, sont chassées par de plus grosses espèces. Dans la terreur que leur causent leurs ennemis, les capelans se répandent dans toutes les mers qui avoisinent Terre-Neuve, en masses tellement épaisses que le flot les rejette et les accumule parfois sur le sable des grèves.

La pêche principale de ce poisson se fait sur la côte anglaise de Terre-Neuve, et les hommes de là-bas apportent leur butin à nos pêcheurs venus de Saint-Pierre pour le rendez-vous. On pourra juger de l'importance de ce commerce par le chiffre des sommes qui y sont employées et qui ne vont pas à moins d'un million de francs, annuellement. Les goélettes, une fois pourvues de leur boëtte, quittent Saint-Pierre et s'avancent sur les bancs.

Dès que capitaine a choisi sa place de pêche, il se met à la cape ⁽¹⁾ sur cette mer profonde, orageuse, pluvieuse, brumeuse, et il y passera plusieurs semaines sans bouger de place. Il tend ses lignes le long du bord. Ce sont d'énormes cordes flottant sur la mer et auxquelles sont attachées d'autres cordes verticales dont l'extrémité porte l'hameçon dissimulé par l'appât. A chaque instant, on lève les lignes on en détache le poisson pris, on remet de l'appât et on recommence.

Cependant on s'occupe immédiatement de faire subir à la prise une première préparation. On décolle la morue, on l'ouvre, on la vide, on la fend en deux, on l'empile en tas et on la sale.

Ce labeur combiné est incessant, il dure autant que le poisson donne ; jour et nuit on s'y relaye. Jour et nuit, le matelot est sur le pont, quelques temps qu'il fasse, presque toujours mouillé jusqu'aux os, couvert d'huile et de sang, respirant une odeur infecte, entouré de débris dégoûtants, travaillant sans relâche.

Comme le but principal est de rapporter le plus de poisson possible, on ménage avec grand soin la place disponible. On a donc de vivres ce qu'il en faut strictement ; on s'arrange à ne manger presque que du poisson. Quand la pêche ainsi faite n'est pas suffisante, des embarcations montées par deux ou trois hommes tous les jours



Phot. HARLINGUE

Maison de pêcheurs à Saint-Pierre

¹ **Note du copieur** : L'auteur semble confondre « à la cape » et « au mouillage » ! ou bien « à la Cape » avait un autre sens au début du siècle dernier.

jusqu'à trois et quatre milles en mer, tendre d'autres lignes.

Ce n'est certes pas l'amour du gain qui pousse ces hommes à accepter une pareille existence. En effet, les pêcheurs sont engagés dans les ports de France pour le compte de certaines maisons qui, se livrant à ce genre de commerce, possèdent les navires. Elles donnent à chaque homme une solde, puis elles se chargent de lui vendre les vêtements et tout ce dont il peut avoir besoin pendant la campagne. S'il est économe, la moyenne de ce qu'il touche au retour ne dépasse guère huit cents francs. Mais dans les meilleures conditions possibles, c'est un mauvais métier que d'être pêcheur des bancs.

Une rue de Saint-Pierre, lorsque beaucoup de navires des bancs sont en rade, présente un tableau digne d'intérêt :

Ces grosses faces brunies et graves jusque dans leur joie, qui se montrent à toutes les fenêtres, ces groupes d'hommes trapus et vigoureux qui remplissent les places, les parcourant de ce pas balancé ordinaire aux matelots, dont la démarche pesante rappelle assez celle de l'ours polaire, les cheveux rouges des marins anglais qui viennent vendre la boëtte, leurs yeux bleus à fleur de tête qui contrastent si bien avec la mine renfrognée de nos Normands et de nos Basques surtout, et, au milieu de cette insouciant allure de tous ces hommes d'action, la physionomie des trafiquants qui exploitent d'une façon moins qu'honnête ces braves marins aux natures si peu complexes et à l'âme ouverte à qui veut y lire.

Avec les pêcheurs des bancs, il n'y a pas grand succès à obtenir, parce qu'ils n'ont guère à dépenser, mais les Anglais vendeurs de boëtte sont dans une position toute différente. Ce sont le plus ordinairement des habitants de la côte méridionale de la Grande-Terre, gens aisés, pêchant pour leur propre compte et, lorsqu'ils ont livré leur capelan à nos navires, ayant les poches bien garnies. La question à résoudre pour les marchands, c'est d'attirer cet argent-là, genre de pêche qui demande un peu d'habileté, mais beaucoup moins que celle du poisson.

Les maisons de ce genre de commerce ont l'habitude d'avoir à la porte de leurs magasins une barrique d'eau-de-vie et un verre, et tout matelot qui entre est invité à user à discrétion et gratis de cette entrée en matière. Le brave homme, ému de tant de politesse, se verse un verre ou deux d'eau-de-vie et, en essuyant ses grosses lèvres sur sa manche droite, il parcourt le magasin d'un air satisfait.

Il commence alors à raconter ses affaires, et tout en parlant, disant qu'il a de l'argent, relatant les événements et incidents de la pêche et le reste, il entend que le trafiquant lui demande, avec une amitié qui le touche, s'il n'aurait pas besoin de planches. Il y a seulement une heure il n'avait pas la plus légère idée qu'il eût besoin de planches ; mais en ce moment, il sent de toute la force de sa conviction qu'il ne peut s'en passer. « Vous prendrez bien toutes les planches qui sont là ? » dit le trafiquant. Le brave marin pense qu'il doit prendre toutes les planches possibles et qu'il ne saurait jamais en avoir de trop. Il paie et avale encore un verre d'eau-de-vie. Après les planches, c'est la farine avec le lard, les clous et jusqu'aux barriques vides dont le pauvre homme n'aura que faire. Que voulez-vous, le marchand est si aimable et son eau-de-vie si bonne qu'on peut bien se laisser tenter par l'un et l'autre.

Lorsqu'il n'a plus rien, le marin serre chaleureusement la main de son ami et retourne à son bord en chantant. Ce n'est que le lendemain qu'il se gratte l'oreille, en s'apercevant de toutes les belles acquisitions qu'il a faites ; mais il est trop tard et le tour est joué. C'est ce que l'on peut appeler la pêche du pêcheur.

Les marins, qui, voyant beaucoup de choses et n'ayant pas un temps considérable à donner aux réflexions philosophiques, aiment assez à rendre leurs impressions par des mots brefs, frappants et pittoresques, appellent tous ces braves trafiquants des *banians*, et le fait est que la ressemblance est assez grande entre les vendeurs de toutes choses qui exploitent ces parages et les commerçants indigènes des mers de l'Inde.

Quoi qu'il en soit, voilà à peu près le caractère dominant du commerce de Saint-Pierre, et Napoléon, en définissant toute espèce de négoce par cet aphorisme « C'est un brigandage organisé, » a dit une vérité profonde.

Lorsque la France a acquis ces terres, après la guerre de Sept ans (1763), l'Angleterre les lui céda en gardant le cap Breton. Au lieu d'une terre vaste et qu'on avait jugée susceptible d'arriver à

une grande importance, on nous donnait deux îlots de rochers strictement bons, au jugement d'alors, à l'usage pour lequel on les réclamait de notre part, à servir d'asile à nos navires de pêche.

Depuis 1763 rien n'a changé, en bien du moins, sur ce coin de terre abandonnée.

Pourvu jusqu'à l'excès de tous les moyens compliqués et de tous les rouages multipliés que chérit l'administration française, Saint-Pierre, bien qu'il possède, entre autres, un administrateur, n'est pas administré du tout. C'est une manière de ville, où ni les rues ni les places ne sont pavées ni éclairées. En un mot qui résumera tout ce qui précède, la nature avait voulu faire de Saint-Pierre quelque chose et l'administration s'y est refusée.

Nous terminerons cet article en effleurant la question du *French shore*, l'éternelle question litigieuse que nous avons eue avec nos voisins d'outre-Manche.

Depuis le traité d'Utrecht (1713), nous avons eu à divers reprises maille à partir avec les Anglais au sujet du *french shore*. Mais, en 1885, des conventions furent conclues modifiant ses limites et déterminant la largeur de la côte réservée aux opérations de pêche, enfin donnant pleins pouvoirs aux officiers français et anglais de faire cesser les troubles apportés à la pêche.

Non contente de réclamer notre éviction complète du *french shore*, la législature n'hésita pas à envenimer la question, en prohibant par le *Bait-Act* de 1886, la vente de l'appât (boëtte) aux pêcheurs français, qu'ils ont trouvée sur les Grands Bancs et à Saint-Pierre.

Une *modus vivendi* fut conclu en 1889, lequel fut renouvelé à diverses reprises. Finalement, on aboutit à la convention du 8 avril 1904, qui établit le droit exclusif de nos pêcheurs sur le *french shore*, position maintenue par notre diplomatie. Mais si le principe en devait demeurer indiscutable, il serait de bonne politique si, n'étant pas en harmonie avec les besoins présents, on pouvait y renoncer moyennant une juste compensation.

Depuis vingt-cinq ans que la morue a abandonné les côtes de l'île, la pêche se pratique sur ce qu'on appelle les Grands Bancs, c'est-à-dire en pleine mer, de sorte que les 2.500 kilomètres du *french shore* sont fréquentés par une moyenne de cinq cents pêcheurs français, alors qu'autrefois les emplacements de pêche étaient vivement installés et devaient être tirés au sort avant la saison.

Les défenseurs du maintien du principe invoquaient l'intérêt national, en faisant ressortir que la pêche de la morue faisait vivre dix à douze mille hommes, et que nous avions là une précieuse réserve pour notre marine de guerre ; on objectait également que la morue reviendrait un jour sur la côte de Terre-Neuve.

La convention susvisée, du 8 avril 1904, a mis fin à cette rivalité des deux nations et réformé, sur certains points, l'administration internationale de l'Égypte. Par là, pour le plus grand bien de l'Europe, elle a dégagé l'atmosphère diplomatique des épais nuages dont elle était chargée. Par là aussi, pour le plus grand bien de l'Égypte, elle a desserré un peu les mailles de l'étroit réseau de servitudes qui compromettaient son développement. Insérées dans un acte synallagmatique, où l'Égypte a pour contrepartie le Maroc, ces dispositions peuvent être appréciées à leur juste valeur, en comparant ce que chacun des contractants a reçu dans l'un de ces legs, et ce qu'en échange il a abandonné dans l'autre.

Les compensations nationales que nous avons obtenues consistent : dans l'accès à la rivière de Gambie, dans l'annexion des îles de Los qui commandent notre port de Konakry, et dans l'ouverture d'une route permanente du Niger au Tchad.

Il ne nous appartient pas de juger si elles sont ou non suffisantes, et nous bornons à rappeler que M. Delcassé, alors ministre des Affaires étrangères, à qui incombait la défense de nos intérêts, a été hautement affirmatif à cet égard.

Jean QUENZA.

Publié dans « Touche à Tout (Magazine des Magazines) n° 1. Janvier 1909.

Arthème FAYARD, Éditeur, 18 et 20, Rue du Saint-Gothard, PARIS (XIV^e)