

GRANDE PÊCHE

/ RAPPORT DE MISSION SUR LE BANC DE TERRE-NEUVE (CAMPAGNE 1927)

3^e PARTIE /

par le Commandant L. BEAUGÉ, chargé de Mission

SAINT-PIERRE ET MIQUELON

CHAPITRE I

La pêche française — Une page d'histoire

Le présent paragraphe n'intéresse nos études actuelles que par manière de comparaison, mais nous avons jugé utile d'exhumer le court extrait qui va suivre des « Rapports de l'archiviste de Québec » comme un document qui nous permettra quelques réflexions au sujet de la pêche sédentaire actuellement pratiquée par les voiliers.

A la fin de la guerre de sept ans, lorsqu'en 1761 on commença avec l'Angleterre les négociations de paix qui devaient aboutir au désastreux traité de Paris, l'opinion publique, et principalement les organes éclairés, c'est-à-dire les Chambres de Commerce s'élevèrent d'un mouvement unanime de protestation contre la lamentable politique du Gouvernement et l'abandon projeté du Canada, et la Chambre de Bordeaux n'hésita pas à dire en propres termes aux ministres : *La Paix n'a pas tous nos vœux*, s'il doit en coûter la cession du Canada et la continuation de la guerre serait peut-être moins funeste ». On voit que les spirituelles plaisanteries du grand démolisseur de l'époque sur les « arpent de neige » n'étaient pas du goût des Français un peu moins ignorants.

Ce que nous désirons retenir des protestations qui s'élevèrent de toutes parts à cette époque c'est l'importance, au point de vue historique des Pêches, des considérants développés par certaines Chambres de Commerce du Royaume.

Les Chambres de Marseille, de Nantes, d'Aunis, de La Rochelle, de Bordeaux, sont effrayées du vide que l'abandon de cette colonie va produire dans le commerce français, du nombre de marins que ce désastre va laisser inoccupés et sans ressources, et nous retiendrons particulièrement les réclamations des Chambres de Guyenne et de Saint-Malô qui jettent un jour intéressant sur les armements de pêche de l'époque.

Lettre de la Chambre de Commerce de Guyenne au Duc de Choiseuil (22 décembre 1761).

«...Le Canada fournissait en temps de paix au commerce de France deux objets considérables : 60 vaisseaux sortaient chaque année de nos ports (Bordeaux et Gironde) pour y porter les choses propres à la consommation ; 150 *allaient y pêcher la morue*. Le chargement de ces 60 vaisseaux était composé de vin, d'eau-de-vie, draperies fines et communes, soieries, dorures et objets de luxe. On en peut évaluer le capital à 10 millions et 2 le profit résultant. Le produit de ces chargements était employé partie en lettres sur les Trésoreries, partie en pelleteries, partie était convertie en *huile de lous marins* et en *morue provenant de la pêche des habitants...*»

Lettre de la Chambre de Commerce de Saint-Malô à la Chambre de Commerce de Dunkerque (20 décembre 1761).

«...Il sort tous les ans, tant d'ici que de Granville, Saint-Brieuc, qui peuvent à cet égard, passer pour un seul et même port, puisque la plus grande partie des navires de ces deux endroits arment ici, il sort, disons-nous 120 *navires depuis 100 jusqu'à 350 tonneaux* (de portée en lourd), pour la seule pêche de *Gaspé, la Grande Baye, et le petit Nord, côte de l'île de Terre-Neuve* ; de ces 120 navires, les deux tiers étaient au moins de 250 tonneaux, le grand nombre de 300 et le reste jusqu'à 350. 60 au moins de ces navires portaient leur pêche dans les ports d'Espagne ou à Marseille ; le reste allait à Nantes, La Rochelle, Bordeaux et dans les Colonies. Les 40 navires du port de 100 à 140 tonneaux revenaient tous ici avec les huiles et quelques morues, et les hommes qui n'étaient plus nécessaires après la pêche finie ; il fallait au moins 12.000 hommes tant matelots que novices et mousses pour armer ces 120 navires ; *on nous obligeait de prendre 2 novices et un mousse par 10 hommes* (combien cette obligation est riche en enseignements sur la sagesse des institutions corporatives de l'ancien régime. Où sont les apprentis *légaux* de nos Syndicats actuels ?). Ainsi, ce seul commerce fournissait 2.000 matelots par an. Ces navires partaient au commencement de mars et revenaient en octobre avec les équipages, excepté ceux qui allaient à Marseille, c'est-à-dire environ 2.000 hommes ; ainsi les autres 10.000 étaient pêcheurs l'été, cultivateurs l'hiver, grand avantage pour l'agriculture et pour la population. Vous remarquerez que ceci ne regarde que la pêche ambulante, et *non la pêche sédentaire*, qui se faisait à l'île Royale, l'île Saint-Jean, *ainsi que celle qui se faisait sur le banc*. Nous envoyons une trentaine de navires à Louisbourg armés chacun de 20 hommes ; ils faisaient leur vente tous ainsi qu'à Nantes, La Rochelle, Bordeaux et la Martinique. Quant à la pêche de la morue, qui se faisait sur le grand banc, nous ne la connaissons presque point. C'est à La Rochelle, Les Sables-d'Olonne, Granville, Honfleur et Dieppe que vous devez vous adresser si vous voulez des éclaircissements sur cet objet. Nous croyons qu'il partait de ces différents ports *au moins 400 navires* pour cette pêche.

Une première conséquence à tirer de cette lecture que nous regrettons de ne pouvoir compléter par les lettres des Chambres des Sables, La Rochelle, Honfleur, Granville et Dieppe, fort intéressantes à connaître, c'est qu'une des causes incontestables de la guerre de sept ans, que pour ma part je n'ai jamais vu citer dans aucun ouvrage d'histoire classique, fut la jalousie qu'une pareille situation ne pouvait manquer de provoquer en Angleterre.

La capture des bases naturelles d'armement qu'offrait le Canada était en effet susceptible de causer un préjudice considérable à ces armements de pêche, et les hommes d'Etat de notre rivale étaient gens trop avertis et trop bien instruits par leurs ressortissants pour l'ignorer. La ruine de nos pêcheries c'était un marché ouvert pour leurs navires et à cette époque nous avions encore le premier rang dans la production mondiale de la morue, à laquelle nous ne contribuons plus maintenant que pour les 5/100.

Une deuxième conséquence c'est que la pêche à la morue occupait alors plus de 50.000 personnes, car les armements de tous ces navires étaient considérables.

On trouve, en effet, dans le même document, toute une série de rapports adressés de 1726 à 1743 au Conseil de marine par le capitaine pour le roi de la côte de Labrador. En dehors de pages très intéressantes sur les rapports de nos Bretons avec les Esquimaux, dont un Lenôtre tirerait une de ces nouvelles captivantes de la petite histoire dont il a le secret, nous trouvons dans ces notes toute une suite de relevés de production qu'il n'est pas indifférent de ramener au jour pour notre instruction personnelle. 15 à 18 navires de Saint-Malô fréquentaient cette côte qui borde le détroit de Belle-Isle et le golfe de Saint-Laurent. Les navires étaient placés sous le haut commandement d'un des capitaines qui portait le titre d'amiral de la côte et qui répartissait les hâvres entre les navires. On mouillait dans les baies ; des navires pêchaient avec de grosses embarcations à voiles qu'ils amenaient et laissaient sur place pendant l'hiver, et le pauvre capitaine pour le roi avait fort à faire à cette époque de l'année avec quelques domestiques d'empêcher les Esquimaux de brûler barques et « chauffards ». Tous ses rapports se terminent par une demande d'armes et de poudre dont il semble faire une grande consommation. Les disputes entre navires paraissent assez fréquentes. Elles semblent motivées par la présence de la morue en dehors des places réservées à chacun, l'état des barques à leur retour semble aussi donner de la tablature à leurs charpentiers.

Nous donnons ci-joint le relevé de la production annuelle des navires tant en huile qu'en morue, d'où il ressort une moyenne de moins de 48 quintaux à l'homme.

Quatre navires ont la bonne fortune de reparaître d'une façon assez constante sur les lieux de pêche pendant toute cette période pour que nous puissions comparer les résultats avec ceux que l'on obtient actuellement.

Nous retrouvons également au hasard de la lecture un fait que nous avons déjà relevé au chapitre météorologie. Après un hiver particulièrement froid les glaces ayant envahi le détroit de Belle-Isle fort tard dans la saison la pêche n'avait pu commencer que fin juin, mais s'était trouvée alors particulièrement favorable : année à banquise, année de morue. Nous savons maintenant pourquoi.

Si l'on compte que le voilier actuel de 28 hommes d'équipage rapporte une moyenne de 4.500 quintaux, c'est-à-dire 160 quintaux par homme embarqué, ceux de 45 hommes d'équipage 8.500 quintaux ou 190 quintaux par homme, on voit les progrès effectués par l'art de la pêche sédentaire depuis cette époque. En 1743 la meilleure de toutes les années citées la production n'était que de 48 quintaux par homme.

En 1884, dernière année de l'emploi des lignes à main à Terre-Neuve, la production française ne dépassait pas 50 quintaux. Actuellement, celle des Portugais, les meilleurs pêcheurs de ligne à main du Banc, atteint 60 quintaux. Les petits pêcheurs de Saint-Pierre ont une moyenne de 200 quintaux grâce à leur doris à moteur, ce qui représente 100 quintaux par homme. Mais il faut tenir compte dans ce dernier cas du fait qu'il ne s'agit plus que de pêcheurs en négligeant les rouages indispensables d'un navire stationné nécessitant trancheur, saleurs, capitaine, cuisinier et mousses, personnel assimilable à celui qui à terre assure l'existence matérielle du

Situation de la pêche au Labrador de 1726 à 1743 :

ANNÉES	Navires	Equipages	Quintaux de Morues	Barriques d'huile
1726	15	1230	37.400	
1729	18	1476	30.000	
1731	18	1476	34.900	335
1732	15	1230	43.300	481
1733	15	1230	46.900	861
1735	16	1310	50.600	900
1736	15	1230	56.000	621
1738	15	1230	48.500	725
1739	17	1394	48.500	608
1742	17	1394	55.700	471
1743	14	1148	56.600	539

ANNÉES	Sauveur		Reine des Anges		Fortuné		Marquise des Baux	
	Quintaux	Huile	Quintaux	Huile	Quintaux	Huile	Quintaux	Huile
1731	2.300	20	3.500	38	2.800	26	1.900	18
1732	3.300	32	3.300	32	3.000	30	2.100	27
1735	3.500	70	4.400	90	4.300	80	2.800	50
1735	—	—	4.500	80	4.000	70	3.000	50
1736	4.500	46	5.000	55	—	—	3.500	39
1738	—	—	5.000	70	5.500	80	3.000	50
1739	3.600	43	—	—	—	—	2.800	35
1742	3.500	30	—	—	—	—	3.200	30
1742	3.500	37	6.000	64	—	—	3.200	33
Equipage	85		120		112		80	

Saint-Pierrais, sa femme, ses enfants occupés souvent au tranchage et au salage. Le doris Saint-Pierrais doit être en réalité comparé au doris pêcheur du Banc. Or, la pêche de 4.500 quintaux est effectuée par 8 doris, celle de 8.500 par 16 doris et la moyenne par doris atteint 560 quintaux, ce qui fait disparaître la supériorité apparente de la petite pêche Saint-Pierraise.

La supériorité considérable de la pêche actuelle des Banquiers français vient de l'emploi intelligent de la palangre qui représente sur les procédés antérieurs un progrès de 300 %.

Plus remarquable encore évidemment est le progrès dû au machinisme. Toute la pêche de la flotte labradorienne de la guerre de Sept Ans équivaut à peine au produit de trois chalutiers de 40 hommes, c'est-à-dire au travail d'un personnel dix fois moins nombreux. Il est vrai que cette économie de main-d'œuvre est obtenue par une dépense beaucoup plus considérable, nécessite par conséquent des capitaux plus importants et il y a lieu de se demander si la rémunération du personnel employé ne s'en ressent pas.

CHAPITRE II

La Colonie de Saint-Pierre et Miquelon

I

Lorsqu'après une traversée en général assez dure, notamment au passage de la « Gueule d'Enfer », comme les marins appellent l'étendue de mer comprise entre le banc de Laura Etel et le Bonnet Flamand, on voit tout d'un coup se dresser, du sein de la brume, ces âpres rochers couverts de neige qui bordent à l'Est et à l'Ouest le chenal que l'on nomme « La Baie », entre Saint-Pierre et Langlade ; lorsqu'au milieu des cris des mouettes et des goélands effarés on s'engage entre le Grand Colombier et l'île principale qui érige au Sud son imposante falaise de porphyre rouge semée de plaques roussâtres de lichen rabougri, et dont les anfractuosités bien abritées des vents se garnissent de quelques bosquets maigres de pins étiques et misérables, la première impression du voyageur est toute d'appréhension et de tristesse. Qui peut bien habiter encore ce rocher moussu, corrodé d'embruns, noyé de brume ? En quelle solitude boréale ou antarctique le hasard de la route vous a-t-il conduit ? Vers quel dernier vestige d'ancien continent effondré, repaire d'oiseaux de mer affamés et voraces, dont le vol strident vous harcèle de ses grincements de poulies rouillées, et qu'un tourbillon sinistre de brise aigre, de claquement de plumes, de froid glacial et pénétrant, de crachin cinglant, emporte, avec vous parmi les nuages bas et lourds qui fuient comme des loques échevelées !...

L'au-delà mystérieux qui se cache derrière cet accueil rude et sévère n'est point l'épave de quelque terre archéenne engloutie sous les flots, c'est la sentinelle attardée qui vient nous rappeler l'effort puissant de notre race dans cette région du monde, les prouesses de nos marins dans ces eaux inhospitalières, avant tous leurs rivaux européens, et la dure conquête d'un empire colonial que nous n'avons pas su garder.

Mais ce ne sont guère les raisons de sentiment qui mènent les hommes. Et si ce rocher stérile est toujours peuplé de Français, ce n'est point uniquement pour garder haute la bannière du souvenir, ce n'est pas pour s'épuiser en regrets superflus et pleurer le paradis perdu. C'est parce que la mer toujours jeune est là, offrant ses trésors aux plus audacieux et que la France a continué de venir, chaque année, lui demander sa part de cette richesse éternelle. Chaque année, les rudes gars de Bayonne, des Charentes, puis de Bretagne, de Normandie et d'Artois, ont foulé de leurs lourdes bottes graissées d'huile, le sol ingrat qu'ils abandonnaient chaque automne à l'époque où l'herbe maigre qui tapisse les pentes commençait à jaunir, sève tarie par le vent et le sel, et qu'ils retrouvent chaque printemps avec les mêmes herbages ras, dégageant péniblement de la neige les mêmes tonalités de feuille morte qu'au temps de leur départ précédent.

Mais ce flot de vies jeunes et turbulentes que la saison de pêche ramène chaque année de la métropole vers notre vieille colonie, n'est malheureusement pas un afflux de sang nouveau ; cette forte jeunesse s'écoule à la fin de l'été sur les routes du retour, et la vie Saint-Pierraise, laissant passer la horde tapageuse, se renferme de plus en plus étroitement sur elle-même sans rien faire pour retenir à elle un peu de cette puissance débordante que les années assagiraient. La race s'étirole, le sang s'appauvrit par des mariages trop souvent répétés dans les mêmes familles ; l'île aux Chiens plus près de ses origines, plus en contact avec la France se garde, mais Miquelon décline, Saint-Pierre ne tardera pas à en faire autant et c'est dommage.

C'est dommage car la population de nos îles est sympathique en dépit de quelques défauts. Elle a gardé les solides qualités morales et familiales de nos vieilles races françaises. Les hommes sont endurants et travailleurs, mais leur occupation est saisonnière et leur activité pendant l'hiver reste sans emploi. Nul ne s'est tourné vers la terre, qui d'ailleurs est impropre à la culture sauf à Miquelon, et qu'il serait difficile de travailler l'hiver ; aucune industrie dérivée de la pêche n'existe encore dans nos îles : l'hiver est l'époque des bras ballants, des réunions intimes, des bals qui sont très fréquentés. Il faut donc vivre toute l'année sur le produit de six mois de pêche ; c'est assez difficile. Il y aurait peut-être autre chose à faire, comme nous le verrons.

II

Après l'étude géographique et hydrologique faite par M. DU BATY en 1925 et 1926, il reste peu à glaner sur ce chapitre, tant qu'on ne pourra pas procéder à une étude lithologique complète des fonds environnants. Les remarques que nous avons faites au courant de ces notes visent la région de Saint-Pierre comme le reste des Bancs. L'examen des densités nous a permis d'élucider un point d'interrogation posé par M. DU BATY au sujet de la température anormale du chenal de l'île Verte, dont les eaux se propagent vers le Sud-Est de la surface au fond et ne proviennent pas du bassin de Plaisance. Nous signalons également que l'arrivée du capelan à Saint-Pierre au 15 juin en même temps qu'une grande abondance de morue roguée est le moment précis où l'isotherme de 4° atteint nos îles. Il suffit pour s'en rendre compte de jeter un coup d'œil sur les relevés de températures faits à cette époque dans ces eaux.

Observations faites dans les Eaux de Saint-Pierre :

ANNÉES	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre
1925	+ 2.2.	+ 4.2			11°	8°5	+ 4°
1926					10.9	9.2	+ 7.8
1927	+ 3.5		8.5		9°	10.1	9°

L'année 1926, année d'eau polaire surabondante a été marquée par un certain retard dans l'apparition de l'encornet. Par contre dans les eaux avoisinant les îles la température favorable s'est maintenue pendant tout l'été.

En 1927, l'invasion des eaux atlantiques sur les Bancs a sa répercussion dans la région. La morue a été rare. La pêche la moins mauvaise a été du S.-E. au S.-W. de Saint-Pierre et en juin entre Miquelon et Langlade où de grandes quantités de lançons d'une abondance absolument anormale ont été remarquées. A cette époque les morues sont œuvées. C'est le moment de la grande pêche de Miquelon. Après le départ du capelan, ou du lançon, la morue quitte les fonds de sable pour peupler les basses où les pêcheurs utilisent l'encornet comme appât.

Contrairement aux idées répandues que les mauvaises années n'atteignent pas Saint-Pierre, l'année 1927, année déficitaire sur le Grand Banc a été une année de forte disette à Saint-Pierre. Il est possible que dans certaines années d'insuffisance polaire l'eau garde suffisamment son caractère dans les eaux de nos îles pour y retenir la morue, mais en 1927, l'exode du poisson a été aussi fortement marqué dans cette zone que dans les autres. Par contre, le maintien d'une

température élevée jusqu'en automne a retenu l'encornet bien plus tard que d'habitude, et, en fin octobre on le pêchait encore autour de Saint-Pierre. On voit d'ailleurs qu'au début de novembre la température à Saint-Pierre était $+9^{\circ}$ tandis qu'en 1925 on comptait seulement $+4^{\circ}$, avec une décroissance rapide.

Saint-Pierre est un central météorologique des Bancs fort important pour les prévisions de l'avenir : aussi nous avons fait pendant notre séjour à Saint-Pierre le relevé des températures et des pressions de mois en mois depuis 1925 ; l'examen des variations de hausse ou de baisse par rapport à la normale est un enseignement précieux surtout en ce qui concerne ses conséquences pour l'allure normale de la pêche. Il est entendu qu'il ne suffira pas et qu'il faudra le compléter par des prises de température sur les Bancs, mais, telle quelle, cette indication pourra être un signal d'alarme et éviter des dépenses de combustible hors de proportion avec les résultats possibles de la pêche.

III

Au point de vue des statistiques, il en est une qui trouve ici sa place, c'est le relevé des sinistres ayant intéressé la colonie dans les dernières années. Il est utile de présenter à cet égard quelque chose de positif pour alimenter de certitudes des discussions dans lesquelles les événements, plus ou moins oubliés, sont présentés avec des exagérations optimistes ou pessimistes suivant la nature des esprits en présence.

1915

- 20 novembre. Goélette *Forbin* long cours..... Naufragée baie des Chaleurs (prov. de Québec).
 1^{er} décembre. *Elisabeth* long cours..... Côte du Cap Breton.

1916

- 31 janvier ... *Bretagne* long cours Est Ile aux Chiens.
 23 décembre. *Charles-Julien* grande pêche Côte W. Terre-Neuve, tempête et voie d'eau.

1917

- 16 juin..... Goélette anglaise *Jossie-M*..... Echouage en brume à Langlade.
 21 juillet Trois-mâts *Cygne* grande pêche..... Abordage en brume bancs T. N.

1918

- 14 mai Trois-mâts *Gde-Hermine et St-Jean*... Abordage brume bancs T.N. réparés.
 20 octobre... Goélette anglaise *Harrys-Lewis* Echoué tempête de neige Petit Saint-Pierre.
 1^{er} novembre. Goélette anglaise *Mary D. Young*... Echoué entrant de nuit dans le Barachois tempête.

1919

- 20 février ... Caboteur vapeur acadien..... Tempête voie d'eau baie de Plaisance.
 5 juin..... Goélette anglaise *Noella* Abordage en brume Bancs. Réparés.
 Chalutier *Marguerite-Marie*

1919

- 16 juillet Chalutier *Saint-André* Echoué côte W. Saint-Pierre perdu brume.
 25 — Vapeur caboteur *Jeanne-d'Arc* Echoué côte Est Miquelon brume.

1920

- 19 mai Chalutier *Jeannette* Echoué brume Ile aux Vainqueurs.
 30 août..... Trois-mâts *Lisette* Voie d'eau 80 milles S. Saint-Jean T. N.
 7 janvier.... Goélette anglaise *Kimberley* Voie d'eau, vent d'W., échoué côte W. Langlade.
 1^{er} décembre . Goélette anglaise *Minnie J. Dicks* ... Echoué tempête côte N.-W. Ile aux Vainqueurs.
 1^{er} décembre . Goélette anglaise *Falcon* Echoué tempête W. côte E. Langlade.

1921

- 7 février ... Vapeur américain *Bassan* Echoué renfloué tempête N.-E. rade Saint-Pierre.
 10 — ... Trois-mâts anglais *Marion Grace* Echoué manœuvre noire Cap Blanc.
 6 mars Moteur anglais *Permanencia* Echoué tempête S.-W., chasse, mouillage Pointe Plate.
 19 — Vapeur anglais *Stadium*..... Echoué tempête S.-E., chasse rade Miquelon.
 19 août..... Goélette anglaise *Itaska*..... Echoué voie d'eau cap Miquelon.
 29 décembre . Goélette *France-Paule-Simone* Echoué manœuvre nuit noire, pointe Sud Ile aux Chiens.
 30 — . Goélette anglaise *Bohemia*..... Echoué tempête rade, chasse anse Rodriguez.

1922

- 4 janvier ... Goélette anglaise *Victoria Rendell*.... Echoué avarie gouv. Ile Massacre, sortie Barachois.
 15 mars Goélette anglaise *Elisabeth D.*..... Echoué courant, temps clair Ile aux Chiens.
 30 — Trois-mâts *Général Currie* (anglais) .. Echoué, renfloué coup de N.-W. en rade chasse basse Flétan.
 8 août..... Chalutier français *André-Pierre* Echoué brume côte W. Miquelon.
 3 juillet Vapeur canadien *Canadien Commander* Echoué, renfloué brume 3 milles Pointe Plate.
 12 septembre. Goélette *P.-Bernardo*..... Coulé voie d'eau Grand Banc.
 7 décembre . Chalutier français *Leblond*..... Coulé voie d'eau, tempête route Saint-Pierre France.

1923

2 février ...	Trois-mâts anglais <i>Général Jacob</i>	Forte brise, désemparé, échoué, renfloué Est Langlade.
2 mai	Chalutier <i>Provence</i>	Pris dans les glaces, hélice brisée, remorqué Saint-Pierre.
24 avril	Trois-mâts <i>Raymond</i>	Brume, collision d'iceberg perdu.
25 —	Trois-mâts <i>France-et-Belgique</i>	— —
6 mai	Trois-mâts <i>Gloire à Dieu</i>	Coup de mer, voie d'eau perdu.
11 juillet	Vapeur français <i>Bamba</i>	Brume, échoué cap Pine, perdu
10 —	Trois-mâts français <i>Bassilour</i>	Incendie sur le Grand Banc, perdu.
30 septembre.	Vapeur français <i>Yport</i>	Courant intense, brume, échoué Scatari, perdu.
	Vapeur anglais <i>Troutpool</i>	Courant intense, brume, échoué Diamant, perdu.
1 ^{er} octobre...	Trois-mâts français <i>Porto</i>	Tempête, chasse en rade, échoué, renfloué, entrée Barachois.
1 ^{er} — ...	Vapeur français <i>Aurochs</i>	Tempête chasse en rade, échoué casse hélice, gouvernail, tient sur une accore à 300 m. du Petit-Saint-Pierre.
5 — ...	Goélette anglaise <i>Nathalie J. Nelson</i> .	Echoue Pointe Blanche Sud Saint-Pierre.
Juillet ...	Chalutier français <i>Champagne</i>	Aborde goélette américaine, brume Grand Banc, avaries.
— ...	— — <i>Provence</i>	Aborde goélette anglaise Grand Banc, avaries.
— ...	— — —	Aborde trois-mâts port J. Estaban, brumé Grand Banc, avaries.

1924

Goélette anglaise <i>Hirtle</i>	Echouée, renflouée, manœuvre chenal Saint-Pierre.
Trois-mâts français <i>Jacques-Cœur</i>	Voie d'eau, très mauvais temps Grand Banc, perdu.
Goélette française <i>Glycine</i>	Brume calme, mouillé près de terre, chassé par fort courant, échoue près Galentry, perdu.
Goélette <i>Marie-Antoinette</i>	Incendie.
Trois-mâts français <i>Raymonde</i>	Tempête S.-S.-W. rade, chasse talonne cap à l'Aigle, échoue à Lameline, perdu.

1924

Trois-mâts anglais *Pelleen* Brume intense, voie d'eau, échoue à Langlade.

1925

13 mai Trois-mâts français *Aralia* Incendie Grand Banc.
 18 juin — — *Emilie* Voie d'eau perdu Grand Banc.
 19 juillet Chalutier français *Labrador* Echoué brume intense Ile des Sables.
 23 octobre... Trois-mâts *Saint-Pierre-et-Louis* Echoue à Louvrier (T.-N.), brume.

Donc 32 navires en 11 ans ont échoué ou se sont perdus dans les eaux de la colonie. Des 26 sinistres complets, 3 sont dus à des voies d'eau dans le voisinage de la côte, 3 à des manœuvres manquées, 2 à une chasse au mouillage (Pointe Plate et Miquelon), 13 à la brume et 4 seulement peuvent être attribués à l'insécurité de la rade de Saint-Pierre. 4 accidents en 11 ans dus à une tempête en rade, il n'y a pas de quoi émouvoir les Compagnies d'Assurances et justifier une surprime, car bien des pays pourraient en offrir autant. Ce qu'il faut plutôt retenir de cette liste c'est le fait que plus d'un navire par an se perd par tempête de neige ou brume intense. Cela suffit à légitimer la plus grande prudence en matière de manœuvre quand on approche des eaux de Saint-Pierre dans ces conditions. Pour avoir longuement pratiqué le mouillage par tous les temps j'en arrive à considérer comme de la dernière imprudence de s'engager en dedans des fonds de 40 mètres de quelque côté qu'on arrive, tant que l'on est pas certain de sa position. Avec le Cap Race et un radiogoniomètre bien compensé, on peut s'approcher de Saint-Pierre sans aucune crainte en sondant très fréquemment et en marchant doucement. Un navire qui possède un sondeur par ultra-son pourra s'engager en vitesse jusqu'aux fonds de 50 mètres, puis diminuer ensuite jusqu'aux fonds de 40 mètres. A ce moment il doit assurer sa position, d'une façon certaine pour continuer en sécurité. Une excellente manœuvre lorsqu'on a obtenu une position approchée à l'aide du radiogoniomètre relevant le poste de T. S. F. de Saint-Pierre consiste à faire route vers l'Est ou vers l'Ouest jusqu'à rencontrer le thalweg de 75 mètres qui marque la vallée de la Baie, c'est-à-dire du chenal entre Saint-Pierre et Langlade. On peut alors suivre l'axe du thalweg et venir ensuite reconnaître à la sirène par l'écho, la côte très accore de l'anse à Pierre et si par hasard les pilotes ne sont pas dans la passe du Colombier on peut venir très près de la côte et avec 100 mètres de vue, on peut contourner l'île et aller reconnaître la côte également accore du Grand Colombier que l'on suit et qui donne un bon point de départ pour s'engager au compas dans la direction du petit Saint-Pierre en parant les fonds du Cap Rouge. Le Petit Saint-Pierre est absolument accore du côté de la rade et au besoin avec une embarcation on peut aller à sa découverte et entrer en rade. Mais l'entrée à Saint-Pierre par la passe du Sud-Est n'est pas à recommander, malgré la sirène de Galantry, malgré le futur radio-phare dont on attend encore le fonctionnement (1), malgré la perspective de trouver plus facilement le pilote dans le parage de cette passe. Les navires qui entrent à Saint-Pierre sont de plus en plus grands et il ne faut pas oublier que l'axe même de la passe du S.-E. traverse un fond de 4 mètres qui peut être fort dangereux aux grandes marées avec un peu de houle. Un écart de direction assez faible peut parfaitement porter sur les bas fonds qui débordent l'île aux Chiens vers le Sud, comme, de l'autre côté, il peut vous amener en dedans du caillou Bertrand.

(1) En service depuis 1928.

Pour sortir de Saint-Pierre en brume, rien ne vaut de suivre l'axe de la passe N.-E. jusqu'à entendre l'île Verte, pour faire ensuite cap au Sud, et passer en dehors de tout. On compléterait avantageusement les signaux actuels en installant sur le Petit Saint-Pierre un signal sonore qui n'a nullement besoin d'être puissant, car ce caillou déborde à 25 mètres. Encore faut-il ne pas faire tête en dedans, du côté du Cap à l'Aigle, car le voyage se terminerait là, vraisemblablement. On y a mis un feu. C'est très bien. Mais un sifflet serait encore plus utile, de même que sur le Caillou Bertrand. La brume dure un peu trop longtemps à Saint-Pierre pour qu'on puisse attendre le moment d'y voir clair pour entrer ou sortir. On risquerait parfois de séjourner une semaine à l'extérieur ou à l'intérieur avant de saisir une éclaircie. Fort heureusement les doris pêcheurs circulent presque sans arrêt dans les passes, et les pilotes du port, qui sont nés dans la brume ne s'en embarrassent guère. Mais il faut tout prévoir, et ce n'est pas quand on est « au sec » qu'il convient de méditer sur les risques et périls de la navigation. Mieux vaut prévenir que subir.

Si la rade de Saint-Pierre n'est pas si dangereuse que certains le racontent, il est cependant exact qu'elle n'est pas très confortable et une pratique à désapprouver formellement, c'est d'y éteindre les feux. De là, de même que pour tous les mouvements de charbonnage, de déchargement, de ravitaillement, la nécessité d'un port.

TABLEAU I
Production de la Petite Pêche

ANNÉE		ILE	ANSE	ANSE ALLU-	ANSE	ANSE	BARACHOIS	SAVOYARD	CAP	ANSE AUX	LANGLADE	MIQUELON	TOTALS	MOYENNE	MAXIMUM
		AUX CHIENS	RODRIGUEZ	METTE	PHILIBERT	RAVENEL			A L'AIGLE						
1915	Doris ..	67	9	31	9	8		30	6			64	224		
	Pêche ..	14.000	1.448	5.229	1.516	1.570		6.485	964			11.936	43.143	181	411
1916	D.....	71	18	24	15	7		36	7	2	4	75	259		
	P	13.154	2.302	4.263	2.303	1.316		7.142	1.244	375	250	11.672	44.321	172	411
1917	D.....	62	17	24	16	7		28	10	2		74	240		
	P	20.628	3.759	6.244	4.964	1.942		9.401	2.574	810		13.085	63.307	272	700
1918	D.....	64	22	25	25	5		35	10			66	249		
	P	14.936	4.277	5.193	4.634	1.063		7.863	2.162			12.576	53.695	208	552
1919	D	104	30	35	34	13		41	7			80	344		
	P	21.618	4.934	5.830	5.256	1.866		8.084	1.015			17.075	65.658	174	482
1920	D	83	27	28	14	11	11	32	6			84	296		
	P	15.690	4.489	4.060	2.182	1.361	1.471	5.139	1.037			11.567	46.896	158	403
1921	D	86	28	24	18	12	10	31	6		4	51	300		
	P	16.535	4.736	3.732	2.718	1.688	1.437	5.240	1.111		392	11.206	48.795	163	476
1922	D	64	25	20	14	9	5	22	7	1	8	71	241		
	P	13.926	4.096	2.890	1.880	1.286	625	4.366	1.311	220	256	10.613	41.469	162	423
1925	D	65	20	18	12	10	4	19	6	4	2	70	231		
	P	17.218	4.059	3.511	2.123	1.391	635	3.848	1.404	208	175	15.239	49.911	202	
1926	D	75	36	15	17	7	5	19	8	2	4	77	262		
	P	21.923	10.926	4.176	4.444	2.074	1.300	5.021	2.004	430	671	15.606	68.275	260	650

TABLEAU II

ANN ÉES	DORIS	QX. MOY.	MORUES		VALEUR	CAPELAN		HARENG		FLETAN	
			PRIX QX.	PÊCHE EN QX.		PERCHE	VALEUR	PERCHE	VALEUR	PERCHE	VALEUR
1914	317	111	23.	35.187	869.300						
1915	224	180	28.56	43.148	1.232.300						
1916	259	171	30	44.321	1.329.630						
1917	240	272	37.75	63.307	2.389.840						
1918	249	208	60	52.695	3.155.700						
1919	344	174	48.52	65.658	3.185.720						
1920	296	158	67.	46.896	3.142.032						
1921	300	163	32.70	48.795	1.595.596	87.234	218.085	330	165	2.799	5.998
1922	241	162	43.45	41.469	1.802.122	62.367	155.917	100	50	10.726	21.452
1923	231	202	48.25	49.911	2.408.105	103.330	258.325	1.710	855	10.755	21.510
1924	235	208	72.50	48.920	3.546.900	73.251	183.127	573	286	11.741	22.482
1925	277	182	90	50.414	4.537.260	98.729	246.822	143.660	71.830	20.803	41.606
1926	262	260	90	68.275	6.144.750	66.589	106.472	33	16	10.757	21.614

TABLEAU III

Sorties du port

Date	Nature	France	Colonies	Canada	Espagne	Portugal
1921	Vert sec	kg 14.936.920 3.175	338.302	46.000	46.150	1.820.500
1922	vert sec	15.693.053 33.147	547.981	131.400		
1923	vert sec	18.437.541 15.141	396.300	8.500		
1924	vert sec	20.005.961 1.506	286.825	244.970		
1925	vert	20.018.048	133.330	4.785		
	sec	9.455				

TABLEAU IV

Entrées au port

Morues vertes débarquées Huiles et issues débarquées Voiliers et chalutiers débarquant

Année	Débarquées	Traitées sur place	Huiles	Rogues	Issues	Voiliers	Chalut.
1921	15.370.547 k.	433.627 k.	55.410 k.	49.515 k	27.446 k		
1922	18.229.081	715.528	85.311	7.703	25.306		
1923	19.431.187	419.941	130.953	1.733	34.526	34.526	32
1924	20.539.281	533.321	198.683	29.867	40.742	25	25
1925	20.165.618	147.570	340.261		37.065	5	23

Date	Morue sèche	Morue verte	Huiles	Rogues	Issues	Capelan	Flétan.
1876	3.810.175 k.	11.629.566k.	364.454	173.726	378.375	65.694	11.863
1921	1.447.041	13.832.404	80.652	191.047	98.839	4.481	5.203
1921	433.627	14.936.920	55.310	49.515	27.446	87.234	2.799
1926	101.666	19.693.629	400.240	817	44.926	66.589	10.757

TABLEAU V
Exportations

Désignation	Année	1 ^{er} Trimestre		2 ^e Trimestre	
		Kgs	Frs	Kgs	Frs
Morues sèches.....	1924				
	25	42.230	80.227		
	26	97.102	213.624		
Morues vertes	1924			4.353.745	5.137.419
	25			3.520.055	5.120.080
	26	275.000	475.000	3.052.225	5.172.025
Huiles	1924			2.600	8.658
	25				
	26	16.050	71.333	3.375	14.985
Rogues	1924				
	25				
	26				
Issues	1924			3.800	2.280
	25			1.869	1.215
	26	450	338	3.200	3.200
Harengs salés	1924				
	25				
	26			145	352
Capelans secs.....	1924				
	25			47	114
	26				
Capelans verts.....	1924			1.625	1.625
	25				
	26				
Fletan salé	1924			215	215
	25			760	760
	26			1.260	1.386
Encornets salés...	1924				
	25				
	26				
Colins secs.....	1924				
	25				
	26	76.654	168.639	12.500	12.500
Hareng congelé...	1925				
Capelan congelé...	1925				
Encornets — ...	1925				
Morues — ...	1925				
Issues — ...	1925				
Divers — ...	1925				
Fletan — ...	1925				

TABLEAU V
Exportations

3 ^e Trimestre		4 ^e Trimestre		TOTAL	
Kgs	Frs	Kgs	Frs	Kgs	Frs
67.600	128.440	1.501	2.852	69.101	131.292
4.951	10.892	100.389	220.856	147.570	311.985
3.350	7.370	1.216	2.675	101.668	223.669
8.828.548	12.841.379	5.463.563	7.947.000	18.645.456	25.925.803
9.065.355	15.658.340	7.432.638	12.838.193	26.018.048	33.616.613
9.688.029	16.760.290	6.678.375	11.553.388	19.143.629	34.060.903
1.382	4.607	161.872	539.573	165.854	552.838
138.226	582.338	202.035	897.934	340.261	1.480.872
140.135	622.200	240.680	1.068.619	400.240	1.777.137
1.430	501	28.437	9.953	29.867	10.454
—	—				
817	409			817	409
14.856	9.656	20.517	13.336	39.173	25.272
13.182	9.508	22.014	16.510	37.065	27.233
12.370	12.370	28.906	28.906	44.926	44.926
		573	287	573	287
52.000	26.000	78.035	46.821	130.035	72.821
		33	17	33	17
54.110	131.410	4.958	12.041	59.213	143.803
37.378	106.747	8.188	23.394	45.613	130.255
28.433	87.005	38.156	136.216	66.589	223.221
2.684	2.684	4.686	4.686	8.995	8.995
2.673	2.673	8.853	8.853	11.541	11.541
3.558	3.558	4.485	4.485	8.803	8.803
2.302	2.532	7.195	7.914	10.757	11.832
		8.869	2.661	8.869	2.661
		24.575	7.373	24.575	7.373
131.700	131.700	37.700	37.700	258.554	350.539
5.043	10.086	13.625	7.494	18.668	17.580
		53.116	106.232	53.116	106.232
9.060	5.862	50.212	32.490	59.272	38.172
		1.419	780	1.419	780
		206	134	206	134
		672	672	672	672
		12.000	13.200	12.000	13.200

CHAPITRE III

Quelques statistiques

Pour nous permettre de juger de la situation actuelle de notre colonie, au point de vue pêche, sa seule industrie durable, il n'est rien de tel que de rassembler ici quelques statistiques.

Le tableau I nous renseigne sur l'armement local et la pêche de la flottille de doris. On voit que le nombre des doris n'augmente pas, — la population est d'ailleurs stationnaire, — il se maintient entre 225 et 300, c'est-à-dire emploi de 450 à 600 hommes. La pêche avoisine 50.000 quintaux, c'est-à-dire que les 500 pêcheurs de Saint-Pierre font le travail de 280 matelots de voiliers ou de 90 pêcheurs de chalutiers, exploitation désastreuse pour leurs intérêts moyens, désastreuse comme rendement de main-d'œuvre. Nous verrons plus loin les causes de cette situation et les remèdes possibles.

Le tableau II nous permet de suivre la valeur de cette production. Elle est extrêmement variable. Elle sera déplorable en 1927, le quintal de morue ayant été payé 65 francs la tonne au lieu de 90 francs en 1925 et 1926. La faiblesse de ce prix jointe à celle de la production absolument déficitaire cette année où la moyenne ne paraissait pas, au moment de mon départ de la colonie fin octobre, devoir dépasser 200 quintaux par doris, va causer à la pêche locale un préjudice considérable.

Les tableaux III et IV nous présentent le mouvement des entrées et sorties du port. Nous en tirons les conclusions suivantes :

Tout le trafic de Saint-Pierre est fait avec la France. Aucun marché n'a été ouvert sur aucun autre pays. L'achat fait par les Portugais en 1922 ne s'est pas renouvelé.

Le séchage des morues sur place est peu à peu abandonné ; de 700 tonnes en 1922 il passe à 147 en 1925. Saint-Pierre est, en effet, fort mal situé à cause de son climat brumeux pour un séchage à bon marché. Cette exploitation ne pourra reprendre que par l'installation de séchages artificiels dont la création ne semble pas s'imposer pour le moment, toutes les affaires étant traitées par Bordeaux en France même.

Le tableau V nous indique le mouvement des exportations dans les trois dernières années. La dernière considération que nous venons d'exposer s'y montre clairement. Saint-Pierre dépend étroitement de la France, et si, du jour au lendemain, la tutelle de la métropole abandonnait ce dernier vestige de notre ancien domaine colonial américain, si les chalutiers quittaient Saint-Pierre, la population n'aurait d'autre moyen de vivre que d'abandonner immédiatement un sol ingrat, qui ne peut la nourrir, et de désertir en masse un triste rocher dont la seule raison de conserver notre pavillon est sa position merveilleuse pour nous, Français, mais pour nous seuls, au centre d'une des régions de pêche les plus admirables du monde. Si j'insiste sur ce point, c'est que j'ai pu constater au cours de mes causeries avec des Saint-Pierrais que nombre d'entre eux étaient loin de se rendre compte de leur situation exacte et se berçaient bien souvent de l'illusion de pouvoir vivre par eux-mêmes. La chose est peut-être possible dans certaines colonies, Saint-Pierre comme nos autres colonies jouit de l'indépendance commerciale la plus complète, mais rien n'y a été encore entrepris par la population pour y pouvoir mener une vie autonome. Saint-Pierre tire volontiers les objets manufacturés dont elle a besoin d'Amérique, et ceci contribue dans une certaine mesure à y élever le taux de la vie, mais le bilan de ses exportations qui ne

s'élève pas à 500 tonnes de morue en moyenne depuis quatre ans, en dehors de la France, ne révèle pas une situation viable. Le simple transit de la pêche française par notre colonie emploie plus de bras, et laisse plus d'argent dans le pays que toute la pêche locale.

Ce qui surprend particulièrement c'est qu'en dehors de la morue, Saint-Pierre possède des eaux particulièrement riches en capelans, et en harengs et que ces deux espèces de poisson n'y déterminent aucune industrie et aucun commerce. Je sais parfaitement qu'en disant ceci, au moins pour le capelan, je heurte les illusions d'un certain nombre d'habitants du pays, mais les chiffres sont là, aveuglants de vérité. Des milliers de tonnes de capelans viennent s'offrir chaque année aux rivages Saint-Pierrais qu'en tire-t-on ?

87 tonnes en 1921 ; 63 en 1922 ; 103 en 1923 ; 73 en 1924 ; 98 en 1925 (grâce au frigo) ; 66 tonnes en 1926, soit une moyenne de 82 tonnes par an ! Et l'emploi de la seune a été prohibé, s'il ne l'est pas encore !

Le flétan est pêché à la porte de nos îles, dans le chenal de la Soude, par les Américains, on en a exporté 10 tonnes en 1926, provenant de notre colonie, ou des chalutiers.

La production de morue des petits pêcheurs en 1926 est de 68.000 quintaux ou 3.400 tonnes. Cela représente 6.800 tonnes de déchets et d'issues d'où l'on peut extraire 1.300 tonnes de farine valant 1.850.000 francs et 200 tonnes d'huile qui valent 900.000 francs soit au total 2 millions 700.000 francs. Les huiles qu'on fabrique actuellement à Saint-Pierre dans le total des sorties d'huile qui proviennent en grande partie des foies traités par les chalutiers ; les issues représentent dans un tableau 43 tonnes valant 46.000 francs.

Une importante ressource de Saint-Pierre ce sont les travaux actuels du port. Une administration intelligente et clairvoyante, ayant à cœur les intérêts vitaux de notre vieille colonie, a vu, tout de suite, le parti qu'il fallait tirer du trafic momentané avec l'Amérique qui donne à Saint-Pierre, pour un temps, un commerce factice dont il importe de ménager les effets pour l'avenir. Or, l'avenir de Saint-Pierre est la pêche. Sa situation privilégiée au centre de la région des Bancs de Terre-Neuve est l'objet des jalousies constantes de tous ses voisins, et si, par malheur, Saint-Pierre cessait d'être français, son rocher stérile prendrait immédiatement l'importance de l'Îlot aux Vainqueurs ou de l'Île Verte. Une seule chose peut assurer l'avenir de Saint-Pierre, un port bien outillé et pouvant offrir des ressources à une industrie moderne de la pêche. C'est ce que l'administration de la colonie a bien compris et commencé, un peu timidement d'abord — l'échec du frigorifique n'était pas fait pour encourager les initiatives de grande envergure — puis la situation anormale de la prohibition américaine se prolongeant, une nouvelle tranche de travaux encore insuffisante, mais déjà sérieuse a été entreprise.

On pourrait croire que ce programme de travaux a l'approbation enthousiaste de tous les habitants sans exception.

En vérité, les travaux du port de Saint-Pierre sont bien loin de trouver l'approbation de tous les habitants. A chaque million qui tombe dans le port le concert reprend : nous en avons bien assez pour nous, nous n'avons pas besoin de tout cela pour nos doris. Il vaudrait bien mieux supprimer les impôts (le Saint-Pierrais en impôts directs et indirects ne verse pas par tête le quart de ce que paie un Français à l'heure actuelle) et partager les recettes. Il suffirait pourtant de s'éloigner à quelques trois cents milles du clocher pour s'apercevoir que ce transit spécial n'est nullement dû à la position géographique du pays qui est excentrique par rapport au théâtre principal des opérations, ni aux ressources du port qui est encore inexistant (rade d'une sécurité plus que douteuse, chenal du port inférieur à 4 mètres) mais au simple fait que le pavillon qui domine l'île en fait une terre française et libre, jouissant des privilèges français et bénéficiant de la tolérance des idées françaises en matière douanière. Comme la manne bienfaisante qui

en résulte pour la colonie laisse à la commune une obole au moins égale à ce que pourrait espérer de ses octrois un chef-lieu de canton de même importance en France même, il est juste et équitable que la métropole profite de cette situation éphémère pour songer aux intérêts de tous. Voit-on Le Havre ou Marseille captant à leur profit les droits de douane des marchandises transitant par leurs mains ? Et, ici, la situation est autrement favorable puisque toutes les recettes sont employées sur les lieux mêmes et sont susceptibles, si la situation se prolonge, de doter Saint-Pierre du port de pêche que sa situation privilégiée pour les Français lui mérite. Nous ne retiendrons donc des récriminations qui se font jour que la conclusion que l'opinion publique Saint-Pierraise est insuffisamment renseignée et nous étudierons ce qu'on veut faire et ce qu'on peut souhaiter pour la prospérité future de cette parcelle à la fois infime et si importante de notre territoire national.

CHAPITRE IV

Le Port de Saint-Pierre

I

Si je dis qu'il n'existe aucun port à Saint-Pierre, je crois que j'aurai énoncé une vérité beaucoup plus grande que si, pour ne faire à personne aucune peine, même légère, je disais que Saint-Pierre possède un petit port de pêche qu'on appelle le Barachois.

En géographie, comme en littérature ou en philosophie tout se ramène en dernière analyse à une définition de mots. Si on parle de port à un Saint-Pierrais, l'anse Rodriguez est un port, l'anse à Ravenel, l'anse aux Savoyards sont des ports. Techniquement un port est un abri où le marin se sent en sécurité complète. Reste à savoir si l'abri du houari Saint-Pierrais représente l'idéal dont la France doit se contenter. Or, que voyons-nous ?

Une flotte de 50 chalutiers représentant à l'heure actuelle une valeur de 100 à 150 millions, dépensant par an un capital de 100 millions de francs pour produire, si possible 120 à 150 millions de matières consommables nutritives, se déploie sur les Bancs de Terre-Neuve, travaille dans la brume, les intempéries, les risques de toute sorte, subit les vicissitudes d'une vie difficile, pénible et dangereuse, écope de temps à autre un « pépin » sérieux, a besoin d'eau, de charbon, de vivres, de matériel, voit ses cales se remplir, se trouve à 2.000 milles de ses ports d'attache, et jette anxieusement les yeux autour d'elle pour découvrir l'abri sûr, outillé, approvisionné où elle va venir se radouber, se ravitailler, se décharger.

Par chance, il y a, à peu de distance, un bon vieux coin de terre française qu'on n'a d'ailleurs conservée que pour cela, une des plus anciennes colonies françaises (je crois même que c'est la plus vieille, car elle doit être fréquentée depuis le xvi^e siècle), c'est en tout cas un pays où notre flotte se trouve chez elle et verse son argent français à des fournisseurs français, à des ouvriers français, à des dockers français... Hélas non ! En effet, vous avez besoin d'un gouvernail, adressez-vous à Saint-Jean de Terre-Neuve ; d'une hélice, allez au slip de Sydney ou au besoin d'Halifax ; vous voulez des vivres, demandez au Canada ; du charbon, allez à Sydney ; du sel, allez à Sydney ; etc... Canada, Sydney, Sydney, Canada, Halifax, Boston, Etats-Unis, Amérique, dollars, etc., etc. Ou bien il n'y a rien, ou bien tout est américain. Et tout ce qui sort du pays, tout va en France.

Il serait peut-être possible de remédier à cela, mais on aimerait voir au moins les visages là-bas s'épanouir en entendant parler de tranches nouvelles de travaux à entreprendre. On voudrait voir les esprits devancer les travaux et non les suivre, en supputant avec tristesse, les possibilités de rente qui s'évanouissent ainsi, on voudrait entendre parler des futurs docks, de hangars, de séchoirs, d'usines, de bassin de radoub, d'ateliers de réparation, de fonderie, de magasins ; à cette industrie jeune qui se développe on voudrait voir comme en Norvège, comme en Islande, les maîtres intéresser les jeunes ; devant cet avenir qui s'éveille, à l'idée de cette richesse de la mer qu'on pourrait peut-être songer à exploiter sérieusement, on voudrait voir les figures s'animer, les mines s'ouvrir.

— Pour nos doris nous n'avons pas besoin de tout cela.

Evidemment... pour les doris... C'est un point de vue ! Mais 500 pêcheurs en doris ont le rendement de 90 marins de chalutiers !...

De plus, ces chalutiers sont des Français aussi. Ces navires doivent-ils aller se ravitailler à l'étranger, y porter l'argent de leurs réparations, de leurs approvisionnements, perdre ainsi un temps précieux et vous frustrer en quelque sorte, d'un travail intéressant et d'un profit légitime ? Et cela parce que le port de Saint-Pierre qui pouvait convenir aux 200 goélettes d'antan a besoin d'être modernisé, outillé, créé ? Le nouveau port ne se fera pas en un jour, mais le travail est commencé. Il faut aller de l'avant, et rien ne sera fait tant que vous n'aurez pas de quoi charbonner, ravitailler, décharger, radouber, réparer la flotte nouvelle et pourvoir à tous ses besoins. Ce n'est pas pour les doris que l'on travaille, ce n'est pas pour permettre au paquebot de Sydney d'accoster plus commodément. Il faut doter la France d'un port de pêche dans les eaux de Terre-Neuve ; nous en avons tous le plus grand besoin.

II

Les Travaux du Port

Une première tranche de travaux achevée a consisté à réunir l'île aux Moules à la rive sud du Barachois par une digue complétant la protection insuffisante de la chaîne de rochers défendant le port contre la mer qui pénètre par la passe du S.-E. La cale du Gouvernement a été refaite en bétonnage et permet l'accostage des embarcations. L'ancien appontement de la douane, en bois et pierres a été remplacé par un quai convenable, en ciment armé, le long duquel on peut amarrer les plus grands navires susceptibles de fréquenter le Barachois avec 4 m. 50 d'eau aux plus basses mers (la passe d'entrée a des cotes de 3 m. 35, la montée d'eau peut atteindre 1 m. 50 (Planche 14).

La jetée aux moules était d'un intérêt secondaire, le barrage naturel préexistant assurant à peu près la même protection. Les travaux d'aménagements intérieurs sont des ouvrages de propreté plutôt qu'autre chose. Rien n'a donc été changé, de ce chef, à la situation antérieure.

La deuxième tranche de travaux est le commencement d'une ère nouvelle. Elle comprend :

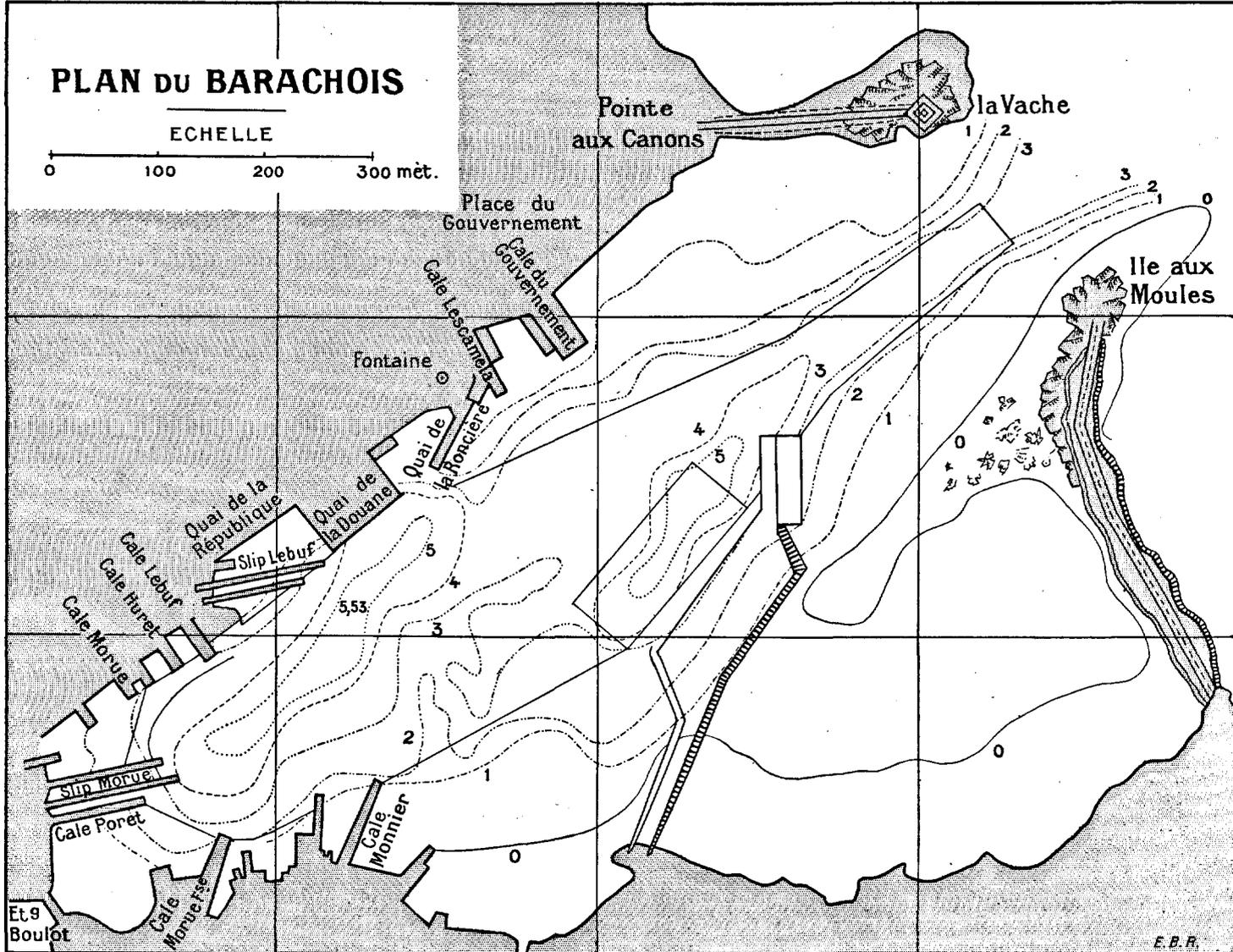
1° L'approfondissement à 5 mètres d'une surface importante du port ; le creusement de la passe à 4 m. 50, ce qui permettra aux plus grands chalutiers l'accès du Barachois et la possibilité d'entrevoir dans un avenir prochain la fin des dangereux travaux de ravitaillement et de déchargement en rade.

2° La création d'un terre-plein d'accostage pour les chalutiers côte sud du port, par fonds de 5 mètres à basse mer. Le terre-plein prévu à 85 mètres de long et pourra être doté ultérieurement d'appontements en bois et pierres permettant d'augmenter la rapidité de déchargement de huit chalutiers à la fois. Un môle de 65 mètres accostable sur ses deux faces fait partie de la tranche des travaux. Ce môle orienté Nord-Sud prolonge le terre-plein à l'Est vers l'intérieur du Barachois.

3° L'approfondissement à 5 m. 50 de la fosse actuelle de 5 mètres avoisinant le terre-plein et le creusement à la même cote d'un bassin d'accostage le long du môle Est à sa partie extérieure.

De ces travaux, aucun n'est encore commencé. L'approfondissement du Barachois représente l'extraction de 90.000 mètres cubes de matériaux sur lesquels 10.000 au maximum ont été enlevés en 1927, de divers côtés, plutôt avec l'intention de tâter le terrain qu'en vue d'un déblaiement définitif.

Le résultat des sondages ainsi pratiqués est intéressant. Il révèle sur la formation du Barachois une origine glaciaire indéniable. Le fond du port est constitué par une moraine de blocs



de divers tailles dont certains présentent une grande difficulté d'extraction étant donnée les moyens assez rudimentaires dont on dispose, l'importance assez minime des travaux à effectuer ne permettant guère l'achat d'un matériel important dont le coût dépasserait largement les allocations totales prévues. Ces blocs sont enfoncés jusqu'à une profondeur variable dans une couche d'argile blanche d'une épaisseur de 0 m. 25 qui domine une couche d'argile rouge de plus en plus dense à mesure que l'on enfonce et de profondeur inconnue.

En aucun endroit jusqu'à présent, sur l'emplacement des travaux à effectuer on n'a trouvé la roche elle-même. On a pu le croire plusieurs fois, mais il s'agissait en réalité comme on a pu le voir par la suite, de blocs importants que les bennes employées étaient incapables d'extraire et qui devaient être déchaussées tout autour, avant d'être saisissables. Cette argile rouge est composée de sables jaunes, roux et rouges dont une grande partie ressemble à des oxydes métalliques de densité très forte. Lavés à l'eau, l'argile blanche qui les agglomère restant à la partie supérieure, ils s'étagent dans un récipient par ordre de densité croissante, les grains les plus fins d'un rouge grenat, tombant au fond. L'analyse qui va être faite permettra de se rendre compte de la nature de ces sables ; les grains les plus gros qui restent à la partie supérieure du dépôt de lavage sont les porphyres bleus et rouges apparentés aux roches du socle continental sur lequel reposent nos îles.

Vers le fond du Barachois les coups de drague ont rapporté des vases noires constituées de débris organiques anciens dont l'ébullition indique une teneur en huile et graisses de 10 % en poids. Mine d'or d'un nouveau genre dont la tonne est susceptible de fournir 100 kilogrammes d'huile valant plus de 400 francs à l'heure actuelle. Que de têtes et de queues de morues ont dû être jetées à la mer au cours des âges dans cet étroit espace !

Somme toute, en aucun endroit de l'emplacement prévu des travaux de creusement, les difficultés ne s'avèrent insurmontables. Mais il ne faudrait pas se figurer toutefois que l'extraction de ces 90.000 mètres cubes de sédiments va marcher à pas de géants. En réalité, dès qu'on a enlevé la mince couche d'argile blanche, la benne à griffes que l'on abat sur l'argile rouge, boude à la besogne. Cette deuxième couche est très dure et il faudra des bèches mécaniques pour ameublir le sol et le rendre accessible à la drague.

Les travaux du terre-plein et du môle doivent être entrepris en 1928. Ils sont relativement faciles et peuvent être exécutés en une campagne. (Saint-Pierre, en effet, jouit d'un climat qui ne permet pas les travaux hydrauliques plus de huit mois par an. On y parle par campagne, et non par année).

Mais cette installation d'un terre-plein et d'un môle n'aurait aucun intérêt si elle ne marchait pas de concert avec l'approfondissement du chenal d'accès. A quoi bon une fosse de 5 m. 50 tant que l'entrée sera à 3 m. 35 au-dessous du 0 des cartes ?

Un autre travail aussi peu urgent que la Digue aux Moules, un travail « d'embellissement » si l'on peut dire, va être la réunion du Phare de la Vache à la Pointe aux Canons. Il est également question de prolonger la digue de l'Île aux Moules vers le N.-E. de façon à briser la mer à l'entrée du port. Comme il y a ici des fonds de 1 mètre au-dessous du 0, le clapotis de cette hauteur qui n'est par suite pas brisé par les fonds, est susceptible de produire un ressac gênant dans le Barachois au moment de la mer haute. Mais entre la Vache et la Pointe aux Canons tous les fonds découvrent et il ne peut venir de ce côté aucun clapotis même à haute mer qui soit susceptible d'incommoder un navire d'une taille supérieure au doris. Cette digue peut donc être considérée comme un « embellissement » et voilà tout. Elle pouvait d'ailleurs être faite par les moyens du port sans aucune compétence spéciale en matière de travaux maritimes.

III

Ainsi donc, une fois la tranche actuelle de travaux en cours exécutés, Saint-Pierre aura franchi une étape sérieuse dans la voie du progrès. Ce port n'existant que sur la carte, étant donné la dimension des navires de pêche moderne, deviendra possible, le tirant d'eau des chalutiers ne leur en interdisant plus l'entrée, et la plupart des navires pourront y pénétrer à toute heure de marée, même aux époques de vive eau. Jusqu'à nouvel ordre quatre chalutiers pourront y décharger en toute sécurité, et plus tard, avec les travaux d'aménagement faciles, dix chalutiers pourront travailler à quai en tous temps.

S'en suivra-t-il que le port existera ?

Evidemment non. Et il faut bien autre chose pour faire de Saint-Pierre le port qu'il nous faut.

Il faut d'abord du matériel de déchargement, des grues, des wagonnets, des rails, des hangars. Il faut cesser cette comédie ridicule qu'on appelle un chargement ou un déchargement à l'heure actuelle et qui retient jusqu'à six et huit jours au port un chalutier pour un mouvement de poids de 200 tonnes qui devrait être effectué, et largement, entre le lever et le coucher du soleil, en même temps que s'effectueraient tous les travaux de ravitaillement. Vingt fois les mêmes morues vont être comptées, décomptées, recomptées, surcomptées, triées, classées par catégorie postons, papillons, moyenne, grosse 1^{re}, 2^e, 3^e qualité, pour aboutir en définitive au même épicier, qui, à vous, consommateurs, vous les vendra indistinctement au même prix... fort. Nous sommes à une époque où le temps est de l'argent et un chalutier qui reste une semaine à faire un travail de six heures peut perdre ainsi six cents quintaux de morue valant 90.000 francs. Il faut accélérer ce travail.

Il faut ravitailler ce navire, en sel, en charbon, en vivres. Et pourquoi pas même, en mazout ? On cherche en vain ce qui existe à ce point de vue. A part quelques appareils rudimentaires qui témoignent d'une initiative et d'un effort louables, mais absolument insuffisants, il n'y a rien. Au point de vue vivres, même qu'y a-t-il ? Voilà des hommes qui mangent des conserves pendant six et huit mois. C'est très cher pour les armateurs, et pas très bon pour la santé quand l'usage de cette nourriture se prolonge pendant vingt ans et davantage. Où est la viande sur pied ? Où sont les veaux, les moutons, les porcs, que l'on pourrait embarquer ? Toute l'île de Saint-Pierre est comparable aux Westmann d'Islande qui sont peuplés de moutons, paissant en liberté été comme hiver, par des temps aussi inclements, aussi durs qu'à Saint-Pierre. Où sont les moutons de nos îles ? Les pacages ne manquent pas dans les âpres solitudes des sommets, aussi pauvres, aussi maigres qu'aux Westmann. Mais les moutons vous les chercherez en vain. Il y a quelques fermes et quelques bêtes à Miquelon. Je regrette de ne pouvoir donner le nombre de têtes que l'on y compte. Un seul regard sur ces étendues, entre autres sur l'isthme qui unit Miquelon à Langlade, permet de s'assurer qu'on en nourrirait facilement le décuple si l'on voulait, et si le pli du ravitaillement en viande fraîche, si facile et si économique, se prenait.

La question du combustible est fort importante. N'oublions pas que la menace du Bill Hazen qui nous interdisait le ravitaillement au Canada reste suspendue comme une épée de Damoclès sur nos navires. Du jour au lendemain ce pourrait être la mort sans phrase. Imagine-t-on Saint-Pierre fournissant instantanément les 10.000 tonnes de combustibles que réclament mensuellement nos 50 chalutiers ? Rien ne serait prêt pour faire face à une aussi redoutable éventualité.

Il faut en effet compter une moyenne de consommation de 7 tonnes par jour de mer pour nos navires soit au minimum, relâches décomptées, 200 tonnes par mois. Il y a 36 navires marchant au charbon qui dépensent donc 7.200 tonnes à 8.000 tonnes par mois, soit 64.000 tonnes par an.

Les Saint-Pierrais se doutent-ils que cette simple *manutention* laisserait *au minimum* 3 millions de francs dans la colonie, soit le prix de toute leur pêche de 1927 ? Car rien n'empêcherait les habitants de contribuer au transport et d'acheter à 6 ou 7 une goélette pour faire de Sydney au Barachois un trafic qui serait assuré toute l'année. Il y a en outre 14 mazoutiers qui sont de fort tonnage et dont les chaudières ont à peu près la même consommation que celles des charbonniers plus petits — 6 à 7 tonnes. Cela représente 2.800 tonnes de mazout par mois, ce qui justifierait la présence permanente d'un pétrolier de 1.500 tonnes faisant deux voyages mensuels et pouvant le cas échéant vider directement ses cales à bord de mazoutiers en relâche.

On achète du sel à Saint-Pierre, ceci est un fait, mais combien en prend-on à Sydney ou à Halifax ?

Enfin il y a l'importante question des réparations. L'étang Boulot est tout indiqué pour une cale de radoub. Mais il manque un atelier de réparations outillé, un chantier à bois, un chantier métallurgique, une fonderie, une chaudronnerie. Tant que cela n'existera pas, on peut dire qu'il n'y aura rien de fait. Or, remarquons bien que tout se tient. Tant que le port ne sera pas accessible aux navires, l'atelier n'aura aucune raison d'être. Quand le port sera fait l'atelier sortira de terre bon gré, mal gré, par la force même des choses.

Il n'est pas difficile de calculer que Saint-Pierre économise deux jours de mer à tout navire venant du Grand Banc, et se trouve à la même distance que Sydney pour tout navire situé au Banquereau ou à l'île des Sables. Halifax seul est plus avantageux pour les navires fréquentant du Middle Ground au Banc de Sambro, en passant par l'île des Sables. Mais pour tout le reste de cette immense étendue, Saint-Pierre jouit d'une position centrale que Saint-Jean de Terre-Neuve balance, seule, en ce qui regarde les Bancs de l'Est.

Deux jours de mer économisés avec machines en pleine route c'est 20 tonnes de charbon ou 3.400 francs, plus la nourriture de l'équipage pendant ce temps, soit 12 à 1.500 francs ; tous les frais qui courent, assurance, etc., un autre billet, soit au total 6.000 francs, plus le manque à gagner. Or, un chalutier pêche une moyenne de 20.000 quintaux pour 300 jours d'armement, ce qui représente 70 quintaux de moyenne par journée écoulée ou au tarif actuel 10.500 francs.

Si, donc, du jour au lendemain, Saint-Pierre pouvait fournir au même prix tout ce qu'on trouve à Sydney ou Halifax, le ravitaillement mensuel à Saint-Pierre serait un avantage de 21.000 + 6.000 ou 27.000 francs pour le bilan de la campagne. Pour peu que l'opération se renouvelle six fois ou sept fois le bénéfice annuel de l'exploitation serait de l'ordre de 160 à 180.000 francs par chalutier. Voilà pourquoi la France a intérêt à la construction d'un port à Saint-Pierre, pour elle-même et pour Saint-Pierre qui y trouvera son profit.

Remarquez que pour le charbon par exemple, Halifax n'est pas à l'heure actuelle mieux partagé que Saint-Pierre ; plus tard, une sage concurrence établie entre les Etats-Unis et le Canada peut fournir le précieux combustible au taux actuel de Sydney, à très peu près.

Le port étant fait, le ravitaillement organisé, l'atelier de réparation sortira lui-même du sol : la situation de Saint-Pierre est trop privilégiée pour ne pas le justifier.

Je considère qu'un chantier placé à Saint-Pierre, tout en rémunérant confortablement son personnel, pourrait faire des réparations meilleures que celles des chantiers américains et canadiens, avec un tarif réduit de moitié.

CHAPITRE V

L'avenir de Saint-Pierre

I

Jusqu'à présent nous n'avons guère parlé de la situation des Saint-Pierrais.

Nous avons dit que l'industrie Sainte-Pierraise consiste dans le travail de 250 doris montés par 500 pêcheurs, qui obtiennent en moyenne le rendement de 90 marins de chalutiers. La deuxième ressource de Saint-Pierre qui occupe autant de bras que la pêche locale, c'est la manutention de la pêche métropolitaine. Nous venons de voir ce que celle-ci pouvait devenir, ce qu'on peut lui souhaiter.

Il nous reste donc à examiner le sort de la petite pêche.

II

La pêche locale de Saint-Pierre-et-Miquelon occupe 250 doris conduits par deux hommes. Il y a peut-être 300 doris dans la colonie.

Ces doris dérivent tous du même type. Les moteurs américains de 3 CV-5 CV sont les plus employés. Ils sont suffisants, ils sont robustes, de conduite facile, n'ont qu'un cylindre pas de magnéto, tournent à 350 tours, possèdent un fort volant et sont certainement supérieurs aux produits de notre industrie française que l'on commence à voir apparaître. Nous avons déjà fait remarquer que les rotations supérieures à 400/450 tours sont pour un moteur marin un vice rédhibitoire, que l'adjonction d'un énorme volant ne suffit pas à atténuer. Les pêcheurs connaissent leur moteur comme un chauffeur d'automobile connaît le sien. Les pannes sont rares, le matériel est satisfaisant.

Le prix d'un doris à moteur est actuellement de 2.000 francs pour la coque, et 1.000 francs par cheval indiqué. Le moteur 3 CV mis en place revient à 3.000 francs. Je ne pense pas que l'industrie française puisse faire mieux plus économiquement. Les moteurs sont fabriqués en grande série, les mêmes types abondent, les pièces de rechange sont faciles à trouver et peu chères. Un doris dure sept à huit ans, c'est-à-dire que la valeur annuelle d'amortissement est de 5.000 : 7 ou 700 francs environ.

Il n'y a donc aucune critique à faire au point de vue de ce matériel.

La pêche comprend de mai à novembre 80 à 90 sorties en moyenne par doris. Elle s'effectue à des distances variables de 3 à 5 milles. Les doris marchent en général à la vitesse de quatre nœuds. Lorsqu'on entend un pêcheur dire que son doris marche huit nœuds, il faut réduire d'un tiers. Un doris de huit nœuds fait cinq milles à l'heure, c'est-à-dire mettra trois heures pour se rendre à Lameline qui est à 15 milles, ou à la Pointe Plate qui se trouve à la même distance. La consommation d'essence est importante. Théoriquement un moteur à essence devrait consommer 250 grammes par cheval heure. Mais il y a loin de la théorie à la pratique. Dans un bidon d'essence il y a du vide, il y a de l'eau, il y a des scories diverses. Bref, la consommation commerciale, c'est-à-dire l'essence achetée correspond à une dépense de 500 grammes par cheval heure ou plus exactement $\frac{1}{2}$ litre. Autrement dit, un doris de 5 chevaux faisant 4 à 5 nœuds fera par jour

6 heures de marche aller et retour et dépensera $5 \times 0,5 \times 6 = 15$ litres d'essence par jour, ce qui fait, 3,5 gallons à 12 fr. 50 ou 43 fr. 75. En moyenne il faut tabler sur une dépense journalière de un dollar ou un peu plus de deux gallons.

A 90 sorties par an, cela fait 90 dollars ou 2.400 francs environ.

Le matériel de pêche ne comporte que des lignes à main. Il est peu coûteux.

L'entretien, les frais de peinture, les réparations, s'il n'y a rien de bien important par suite d'accidents sont peu élevés. Ces dernières dépenses n'excéderont pas 2 à 300 francs.

Il n'y a aucune assurance sur la vie. Les pêcheurs appartiennent à l'inscription maritime et jouissent des avantages de la Caisse des Invalides et de la Caisse de Prévoyance en payant leur rôle de pêche.

Il n'y a aucune assurance sur le matériel. C'est dommage. C'est imprévoyant ; mais c'est ainsi.

Nous avons vu que la pêche moyenne d'un doris est d'environ 200 quintaux (111 en 1914, 162 en 1922, 262 en 1926). La pêche Saint-Pierraise est assez mal salée et subit de ce fait une dépréciation sur le marché. On emploie en moyenne 2 quintaux de sel pour 3 de morues, alors que la pêche des Bancs compte à peu près à égalité des deux poids.

Il faut donc calculer pour 10 tonnes de morue (pêche moyenne), 6 tonnes $\frac{1}{2}$ de sel, vendu actuellement 260 francs la tonne ou 1.700 francs.

Au total les dépenses d'exploitation vont s'élever à :

Amortissement.....	700 fr.
Essence, huile	2.400 —
Entretien	300 —
Sel.....	1.700 —
Total.....	5.100 fr.

La moyenne de pêche en 1927 ne dépassera pas 200 quintaux. A mon départ de la colonie en fin octobre elle semblait devoir être inférieure à ce taux. Le quintal étant vendu 65 francs au cours de cette année, le produit de la pêche sera donc de 13.000 francs en moyenne.

En outre, un doris fournit à peu près 3 barriques d'huile de foie ou 500 litres payés 96 cents les 9 litres soit environ 2 fr. 80 le litre ou 1.400 francs les 3 barriques. La production totale d'un doris sera donc de 14.400 francs.

Il y a deux modes de partage lorsque les deux occupants du doris ne sont pas de la même famille. Si les frais sont partagés par parts égales, chacun touche la moitié du produit total. Si le patron seul paye tous les frais, il donne à son matelot le $\frac{1}{4}$ du produit.

Le bénéfice net de l'exploitation envisagée ressort à $14.400 - 5.100 = 9.300$ francs. Il revient à chaque pêcheur 9.300 ou 4.650 francs.

2

Il est absolument impossible de vivre à Saint-Pierre dans des conditions pareilles.

En 1926, la production moyenne était de 262 quintaux vendus 90 francs ou 23.580 francs pour la même dépense, c'est-à-dire que le bénéfice ressortirait à $23.580 - 5.100 = 18.480$ francs et la part de chacun à 9.240 francs soit le double de 1927.

Ce sont les fluctuations de la valeur qui sont le grand aléa de la pêche, beaucoup plus encore que les variations de quantité.

Aussi, en matière de pêche, il ne serait pas inutile de poser quelques questions.

— Pourquoi n'employez-vous pas la palangre au lieu des lignes à main ?

— Les basses sur lesquelles nous pêchons sont trop limitées, il n'y aurait pas de place pour tout le monde.

— Et la nuit ?

— Le lendemain, nous retrouverions nos lignes coupées par les autres...

— Et les filets ? le gill net ?

— ???

— Quand la pêche ne donne pas près des îles pourquoi n'allez-vous pas plus loin, pourquoi ne fréquentez-vous plus la Butte à la Chèvre par exemple ?

— Nos doris sont trop petits pour aller si loin.

— On pourrait revenir aux goélettes d'antan avec un moteur moderne ?

— L'argent ? Et qui commandera ? Et le partage ?

— Pourquoi ne pas vous organiser en mutuelle, en coopérative, acheter votre sel, vendre votre poisson, faire vous-même votre transport pendant les mois où vous ne pêchez pas ?

— ???

Or, nous avons vu que les eaux de notre Colonie, en dehors de la morue, foisonnent de harengs et de capelans. Pour le moment qui songe à tirer parti de cette richesse ? Il y a deux industries possibles : le fumage et l'extraction de l'huile et de la farine. Elles nécessitent des capitaux dirait-on. C'est possible mais des millions ne seraient pas indispensables pour débiter.

Par contre, des capitaux seraient utiles pour donner à ce groupement de pêcheurs le moyen de voler de leurs propres ailes. La mentalité du marin est-elle tellement différente de celle du cultivateur, que des associations analogues à certains de nos groupements agricoles lui soient impossibles ? L'esprit d'initiative d'un Roscovite ou d'un Plougastel est-il une qualité inhérente à la population d'un coin de terre, incommunicable, intransmissible ? Ces fortes et puissantes organisations agricoles qui affrètent des navires de 14 à 15 nœuds, sèment leurs émissaires au moment de la saison, à travers l'Angleterre, remplissent des trains, s'emparent des marchés, font rayonner leurs denrées à travers tout un grand pays. Londres, Glasgow, Cardiff, Birmingham, Manchester ; ces marchands espagnols qui couvrent de même de leurs ramifications toutes nos villes françaises, répartissent à travers le pays, les oranges d'Alicante, les bananes des Canaries, les noix de coco, de l'Afrique équatoriale, sont-ce des faits anormaux, ou au contraire témoignent-ils de ce que peuvent obtenir avec le temps, l'organisation et la méthode ?

Voilà donc les trois ordres d'idées dans lesquelles la population de nos îles peut chercher une amélioration à sa situation actuelle, si aléatoire, si insuffisante, si précaire.

1^o Progrès dans la technique de la pêche. Abandon de l'usage exclusif d'un mode de capture périmé et dont le rendement ne peut être suffisant que dans des circonstances exceptionnelles.

2^o Groupement des intérêts communs dans une mutualité disposant des économies de chacun, mobilisant femmes et enfants comme on le voit faire dans des communes comme Roscoff ou Plougastel, ne craignant pas d'envoyer au dehors certains de ses membres pour préparer places et marchés, achetant, et vendant, affrétant et armant les navires nécessaires. Le gouvernement appuie quelques Saint-Pierrais dans cette voie. Mais la culture professionnelle insulaire permettra-t-elle de poursuivre cette tentative ?

3^o Création sur place, à pied d'œuvre sur les lieux mêmes d'extraction de la mer, des industries dérivées de la pêche : huiles, farines, plus tard peut-être saurissage et congélation.

4^o Concours de l'Etat : création d'une école professionnelle avec trois sections : bois, métallurgie, pêche et industries dérivées.

Il y a là un beau programme et qui est loin d'être irréalisable. Quoiqu'en pensent certains esprits prévenus, les éléments ne manquent pas.

Je me souviens qu'un soir de l'automne dernier, où le rude noroît sentait déjà la neige de l'hiver, j'arpentais la route de l'Iphigénie qui conduit de Saint-Pierre aux Savoyards.

Sur les flaques d'eau morte et noire qui apparaissaient entre les touffes de végétations naines, au bord du chemin, le soleil déclinant semait des tâches miroitantes qui luisaient comme des pièces d'or. Et le contraste était étrange entre cette richesse inutilement prodiguée dans cette solitude, et l'infinie désolation des sombres rochers, qui, de toute part, dominaient la triste vallée. A ma gauche, vers le Sud, au-delà des collines de pierrailles, dont les crevasses abritaient quelques bouquets de sapins rabougris, de spruce, comme on dit là-bas, un grondement continu qui s'enflait et décroissait sur la même note éternelle, révélait la mer tout proche. Devant moi, vers l'Ouest, dans l'ouvert du vaï, toutes les étincelles d'or qui pailletaient les trous d'eau semblaient se réunir dans une seule étendue resplendissante de lumière et de gloire qui commençait d'absorber le disque du soleil.

Pauvreté des terres, richesse des eaux... Et comme un reproche de ne pas comprendre cette évidence aveuglante, grondait la grande houle du large, qui se brisait sur les écueils sauvages de la pointe du Diamant au Cap Noir.

Ce rapprochement saisissant me frappait comme un symbole. Qu'importent évidemment la misère de ce sol infécond, les maigres patis qui dévalent les pentes vers la baie lointaine, toutes ces tourbières qui m'environnaient et me rappelaient une étendue semblable de marécages et de bruyères, un paysage aussi chargé de tristesse morne entrevu jadis aux Hébrides ? L'avenir de cette Colonie n'est pas dans la culture pénible de cette terre ingrate, ni dans les quelques centaines de milliers de francs que représenterait l'exploitation rationnelle de ce combustible, que tout le monde semble ignorer à Saint-Pierre et auquel même les plus pauvres ne viennent pas demander l'alimentation de leurs foyers d'hiver. Les pépites d'or qui luisent entre les mottes de tourbe, que sont-elles au prix du grand ruissellement qui fait son geste d'appel au bout du vallon ?

Quand la terre bénie du Canada s'est refermée devant nos pères, comme un vol de mouettes affamées, quelques familles échappées au désastre, sont venues faire leur nid sur ce rocher désert, et la mer féconde leur a donné la pâture qu'elles auraient en vain demandé à ce triste écueil.

Si cette terre usée a pu vieillir encore depuis cette époque, tour à tour brûlée de vent ou trempée de brumes, la mer renouvelle incessamment ses ressources incomparables. Autour de Saint-Pierre s'étend un domaine presque illimité, d'une richesse incalculable aujourd'hui ; comme au temps lointain de leur premier établissement dans ces parages, l'avenir de la patrie de Français accrochée à cette dernière parcelle de l'héritage disparu est sur mer.