SAINT PIERRE ET MIQUELON

La France en Amérique du Nord

MUSEE DU NOUVEAU MONDE

Saint-Pierre et Miquelon, dernière terre française en Amérique du Nord, et La Rochelle, sont unies depuis le XVIIe siècle par de nombreux liens, non seulement historiques et économiques, mais aussi affectifs. Nombreux sont les Saint-Pierrais d'origine rochelaise, des deux côtés de l'Atlantique et particulièrement à La Rochelle.

Parmi les départements français d'Outre-Mer, celui de Saint-Pierre et Miquelon occupe une place à part. Sa population d'origine Basque, Bretonne, Normande, Rochelaise, est ancrée solidement depuis le XVIIe siècle dans ces îles du golfe du Saint-Laurent, au Sud de Terre-Neuve. Proche des côtes canadiennes et américaines, tout en gardant la spécificité de ses origines, elle offre aussi les qualités de ténacité, de courage, d'esprit d'entreprise et d'aventure propres aux pionniers du Nouveau Monde.

Le projet de l'exposition, qui se voulait au départ une évocation de la vie contemporaine, s'intégra aux politiques du Musée relatives à la découverte des sources et du développement historique de l'Amérique française.

Aussi les nombreux prêteurs et collaborateurs de l'exposition cherchèrent-ils les documents et objets propres à faire mieux connaître aux visiteurs du Musée des aspects moins connus de leur histoire, jusqu'au début du XXe siècle.

A cette collaboration enthousiaste de l'Association Saint-Pierre et Miquelon – La Rochelle et de son Président, M. Victor Lemétayer, vint se joindre le fruit des recherches effectuées depuis plusieurs années dans le cadre de mission du C.N.R.S. par deux universitaires, MM. Jean Chapelot et Eric Rieth.

Leur dévouement à cet effort pour une meilleure connaissance de cette terre française d'Amérique, sans doute encore trop peu connue des Français de métropole, se joint à celui du Musée dans la redécouverte d'horizons qui gardent toute leur nouveauté.

Qu'ils trouvent ici l'expression de notre amicale gratitude.

Alain PARENT

Conservateur du Musée du Musée du Nouveau Monde

L'Association Saint-Pierre et Miquelon – La Rochelle, est heureuse et fière d'avoir réalisé avec l'aide de M. Parent, Conservateur du Musée du Nouveau Monde, cette exposition sur Saint-Pierre et Miquelon, dernier bastion Français en Amérique du Nord.

Grâce à la mise à la disposition de notre Association de la Galerie Documentaire du Musée, nous avons pu faire revivre une partie de l'histoire de nos îles et en cela nous avons œuvré dans l'optique de ce magnifique Musée du Nouveau Monde qui veut offrir aux visiteurs français et étrangers une vision de l'Histoire de France qu'ils connaissent encore peu.

Nous remercions vivement M. Parent, ses collaborateurs, les personnes et les membres de notre Association qui ont œuvré pour que cette exposition se réalise et soit une réussite.

Nous ne doutons pas que cette exposition, qui se déroule du 16 juin au 30 septembre dans cet Hôtel Fleuriau si cher aux Rochelais, intéressera beaucoup de monde et fera connaître et apprécier Saint-Pierre et Miquelon, ce petit coin de France en Amérique du Nord.

V. LEMÉTAYER

Président de l'Association Saint-Pierre et Miquelon
La Rochelle

Remerciements

De nombreuses personnes privées et plusieurs institutions publiques à Saint-Pierre et Miquelon et en métropole ont accepté de prêter au Musée du Nouveau Monde les œuvres qui composent cette exposition (voir liste des prêteurs).

Qu'elles trouvent ici l'expression de notre très vive gratitude.

Découpage de la glace pour la conservation de la boëtte, début du XXe siècle
La Rochelle. Reproduction Musée du Nouveau Monde

La Rochelle :

Archives Départementales de la Charente-Maritime : Mlle Giteau.

Chambre de Commerce.

Collections particulières.

Muséum d'Histoire Naturelle : Dr Duguy et Mme Duron.

Paris :

Association des Œuvres de Mer.

Rochefort :

Archives de la Marine : M. Fardet.

Collections particulières

Saint-Pierre et Miquelon

Archives Départementales.

Collections particulières

Musée de Saint-Pierre et Miquelon : M. Joseph Lehuenen.

Agrandissements photographiques réalisés par Photo J.M. d'après les documents suivants :

Collections privées.

Paris – clichés Œuvre de Mer.

Paris – clichés mission C.N.R.S.

Saint-Malo – clichés Claireaux.

Saint-Pierre – cichés Briand.

Saint-Pierre – clichés Studio Andrieux.

L'exposition est le fruit d'une collaboration de la part de :

Jean Chapelot et Eric Rieth, rédaction du catalogue.

Marion Delhaye et Jean-Michel Gaborit, assistance technique.

Nos plus sincères remerciements s'adressent enfin à Mme Jacqueline Salitter pour le rôle essentiel d'initiative enthousiaste et de coordination qu'elle a apporté dans la production de l'exposition.

Enfin cette exposition n'aurait pas été possible sans l'aide très importante apportée pour le transport des œuvres de Saint-Pierre par le Député Maire de Saint-Pierre et Miquelon.

Qu'il trouve ici l'expression de notre très vive gratitude.

Musée du Nouveau Monde, Hôtel Fleuriau, 10, rue Fleuriau, La Rochelle tel. (46) 41 46 5

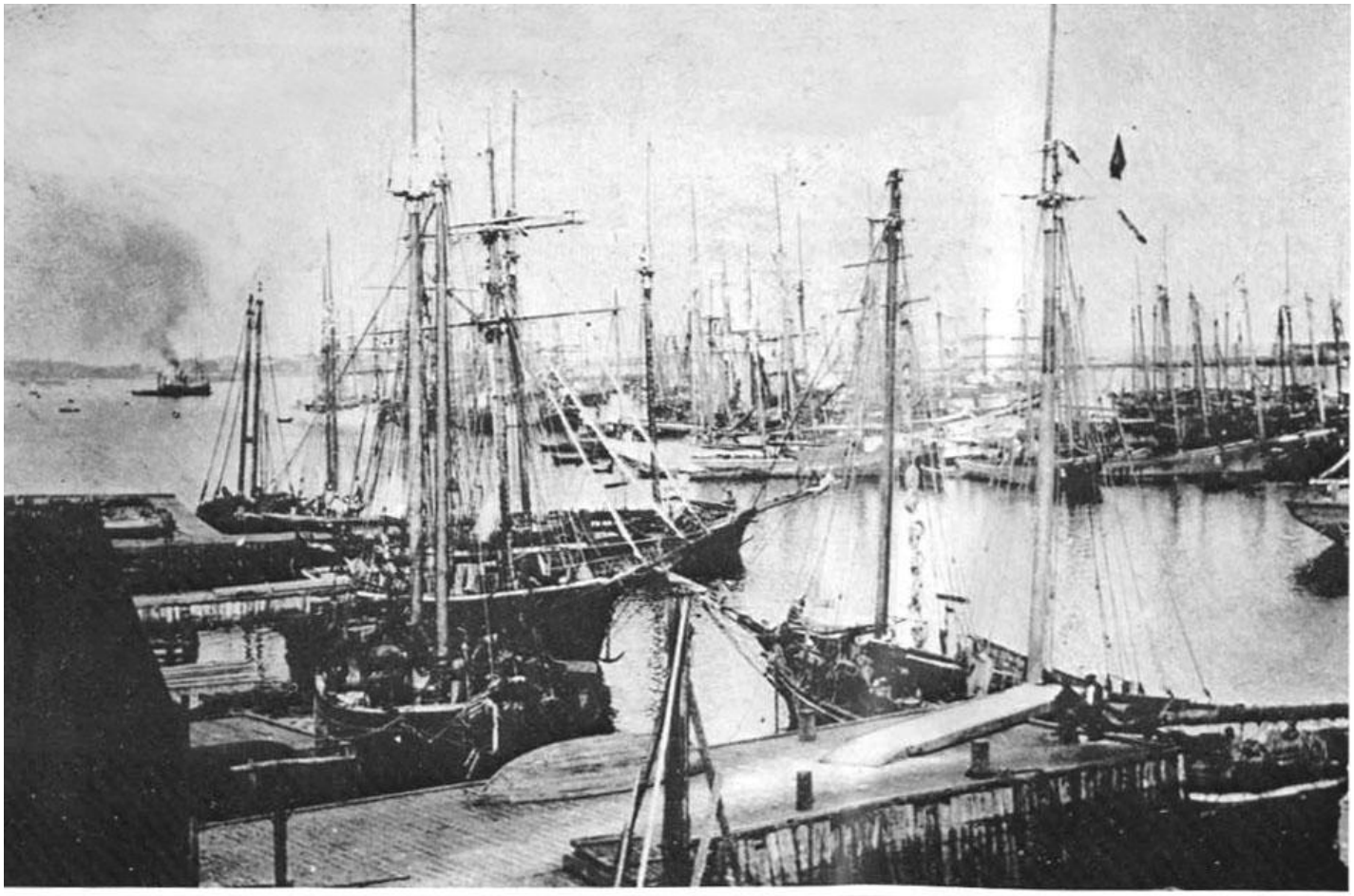
Conservateur : Alain Parent.

Documentation – assistance technique : Jean-Michel Gaborit.

Secrétariat – affaires internes : Evelyne Fazilleau.

Secrétariat – relations publiques : Jacqueline Salitter.

Accueil sécurité : Nicole Huet, Maryse Millet, Jacqueline Mury, Henri Lamade, Antonio Navarro.



Galopeurs de Terre- Neuve et légumiers canadiens (Jacetars) dans le port de Saint-Pierre, 1899.
30 x 40 cm. Saint-Pierre et Miquelon, collection particulière.

SAINT PIERRE ET MIQUELON

La découverte

Au début du XVIe siècle les marins français, qui sont depuis longtemps habitués à pêcher la morue et à chasser la baleine à proximité des côtes européennes, découvrent la richesse de bancs qu'ils appellent Terre-Neuve. Au Sud de l'île actuelle de ce nom, de la pointe Est de celle-ci jusqu'aux approches du continent nord-américain, s'étendent une série de plateaux sous-marins : c'est là que viennent, d'avril à octobre, de grandes quantités de morues. La profondeur y dépasse rarement cent mètres et reste souvent largement en dessous. A toutes les époques, les Français et notamment les armements saint-pierrais et miquelonnais pêchèrent surtout sur le Grand Banc, le Banc Saint-Pierre et le Banquereau, certains navires allant aussi sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador.

Dès le XVIe siècle, la pêche à la morue prend une place essentielle dans les préoccupations des armateurs français. En effet, la demande est très forte en métropole : il s'agit d'approvisionner le marché français pendant le Carême et les jours de maigre. D'autre part, le développement des colonies antillaises crée un autre débouché essentiel : la nourriture des esclaves.

Au XVIe siècle et dans une moindre mesure au XVIIe siècle, presque tous les ports du littoral du Ponant, de Dunkerque au Pays Basque, arment à la pêche à la morue. Au XVIIIe siècle et surtout au XIXe siècle, les armements se concentrent dans quelques ports qui se spécialisent : La Rochelle et le Pays Basque au XVIIIe siècle, Fécamp, Granville, surtout Saint-Malo et les ports environnants au XVIIIe siècle et après.

Saint-Pierre et Miquelon, une histoire mouvementée

Bien avant les Européens, les Indiens puis les Inuits (esquimaux) occupent le continent nord-américain et particulièrement l'île de Terre-Neuve.

Divers indices, dont des trouvailles de silex, permettent de dire que dans l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon, ces populations ont séjourné très tôt avant les Européens. A la fin du XVIIe siècle et jusqu'au début du XIXe siècle, nous sommes certains, grâce aux sources écrites, de la présence sporadique dans l'archipel d'indiens Mic-Macs de Terre-Neuve, christianisés et alliés des Français à la fin du XVIIe et au début du XVIIIe siècle.

Aux XVIe et XVIIe siècles, les pêcheurs français séjournent parfois dans l'archipel, notamment à Saint-Pierre, mais le centre principal dans ces parages de la pêche française est Terre-Neuve dont la capitale française est Plaisance. L'archipel de Saint-Pierre et Miquelon n'est qu'un petit lieu de pêche périphérique.

Dès le milieu du XVIIe siècle, le Canada se développe comme colonie de peuplement, parallèlement aux divers établissements plus ou moins temporaires liés aux activités de pêche. Dans la zone de contact entre Anglais et Français, à partir des dernières années de ce siècle, commencent les conflits qui vont conduire à la perte du Canada par la France. Ces rivalités se développent particulièrement à Terre-Neuve entre Plaisance, la capitale française, et Saint-Jean la capitale anglaise, mais surtout en Acadie sur le continent nord-américain.

La perte de Terre-Neuve et de l'Acadie en 1713, par le Traité d'Utrecht, entraîne le recentrement de la pêche française et d'une partie du peuplement de ces deux zones perdues dans l'île du Cap Breton ou Ile Royale (province actuelle de Nouvelle-Écosse au Canada) que la France conserve. Elle entreprend à partir de 1719 d'y construire une grande ville forteresse qui devient le principal port français d'Amérique du Nord au milieu du XVIIIe siècle, Louisbourg (Nouvelle-Écosse).

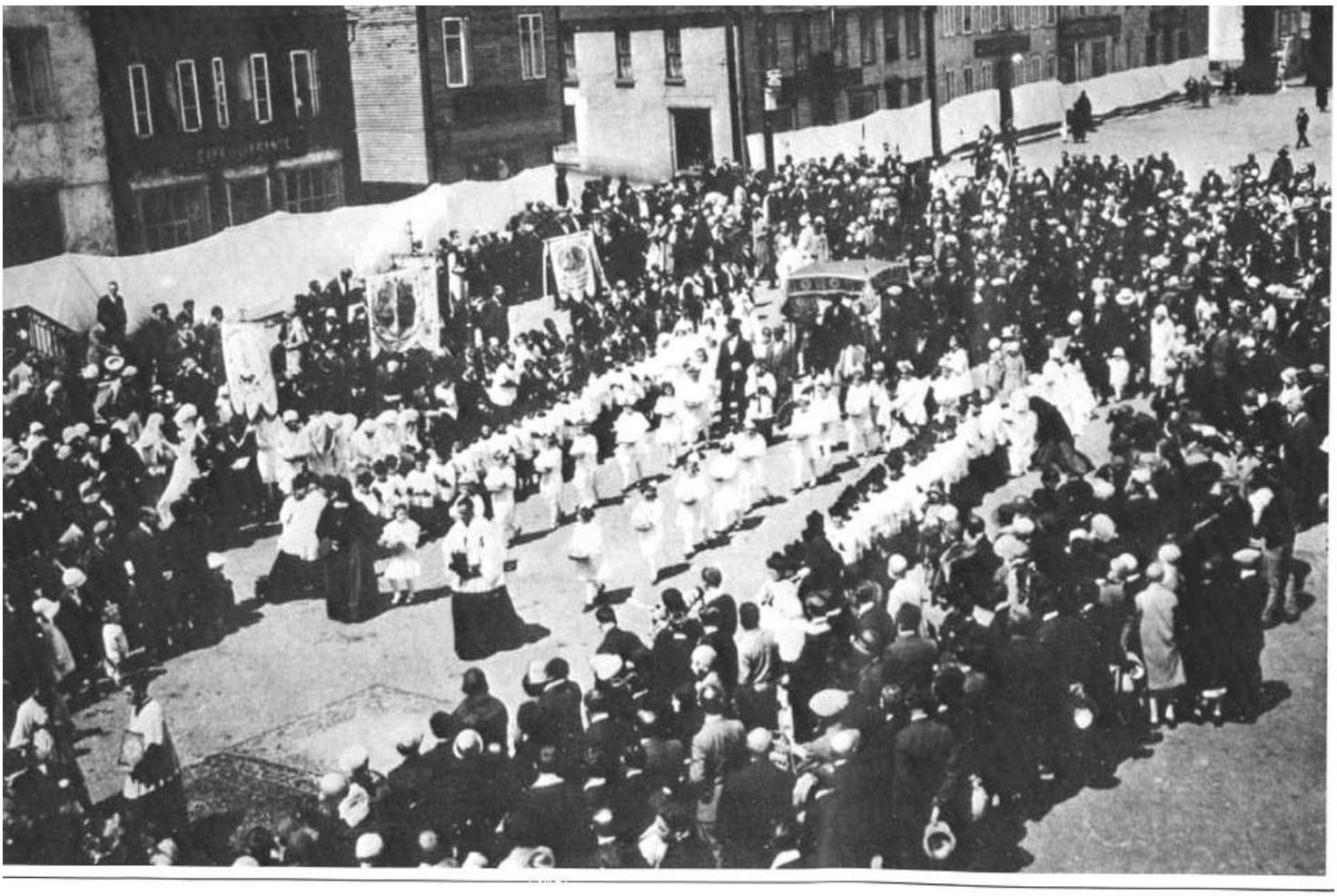
Les premières années de la Guerre de Sept Ans sont marquées, en 1755, par le « Grand Dérangement », la déportation massive des populations acadiennes qui étaient restées dans les zones occupées par les Anglais à partir de 1713. Une partie de ces Acadiens ira en Louisiane ou dans divers secteurs des colonies anglaises d'Amérique du Nord, d'autres en métropole.

En 1763, le traité de Paris met fin à la Guerre de Sept Ans. Des Acadiens ou des Canadiens réfugiés en France ainsi que des métropolitains viennent immédiatement ou dans les années suivantes, repeupler l'archipel.

La Guerre d'Indépendance américaine et l'intervention française contre les Anglais, ont pour conséquence l'expulsion en 1778 des occupants de l'archipel. Ceux-ci, réfugiés en métropole dans divers ports, sont pris en charge par le Roi en attendant leur retour.

Cette situation se termine grâce au Traité de Versailles qui, en 1783, consacre la victoire française et le retour dans l'archipel

Vue générale : rade de Saint-Pierre, début du XXe siècle. 35 x 50 cm
Reproduction Musée du Nouveau Monde.- La Rochelle



Procession de la Fête-Dieu à Saint-Pierre, 1897. 35 x 50 cm, La Rochelle
Reproduction Musée du Nouveau Monde.

d'une partie des précédents occupants, grossie de nouveaux métropolitains.

En 1793, les guerres révolutionnaires ont pour contrecoup une intervention anglaise contre l'archipel et l'expulsion des habitants qui doivent une fois de plus revenir en métropole. C'est finalement en 1816, un an après la chute de Napoléon 1er, que le retour définitif peut se faire.

L'espace naturel

L'archipel de Saint-Pierre et Miquelon est formé de trois îles principales : ce sont du Sud au Nord, Saint-Pierre, Langlade et Miquelon. C'est en tout cas la situation au milieu du XVIIIe siècle quand l'isthme sableux reliant Langlade et Miquelon s'est rompu. En 1781, la dune se reforme entre Langlade et Miquelon qui constitueront désormais une seule île.

Saint-Pierre, avec 25 kilomètres carrés, est la plus petite des trois îles, mais la plus importante à toutes les périodes par sa population et l'abri de sa rade. Langlade, de 91 kilomètres carrés, a toujours eu un faible peuplement, localisé avant tout aux environs de la Belle Rivière, au Nord-Est. Miquelon enfin, la plus septentrionale des trois, a une surface de 114 kilomètres carrés et abrite le village du même nom.

La relative protection naturelle de la rade explique l'installation et le maintien à toutes les époques de l'essentiel du peuplement dans l'île de Saint-Pierre.

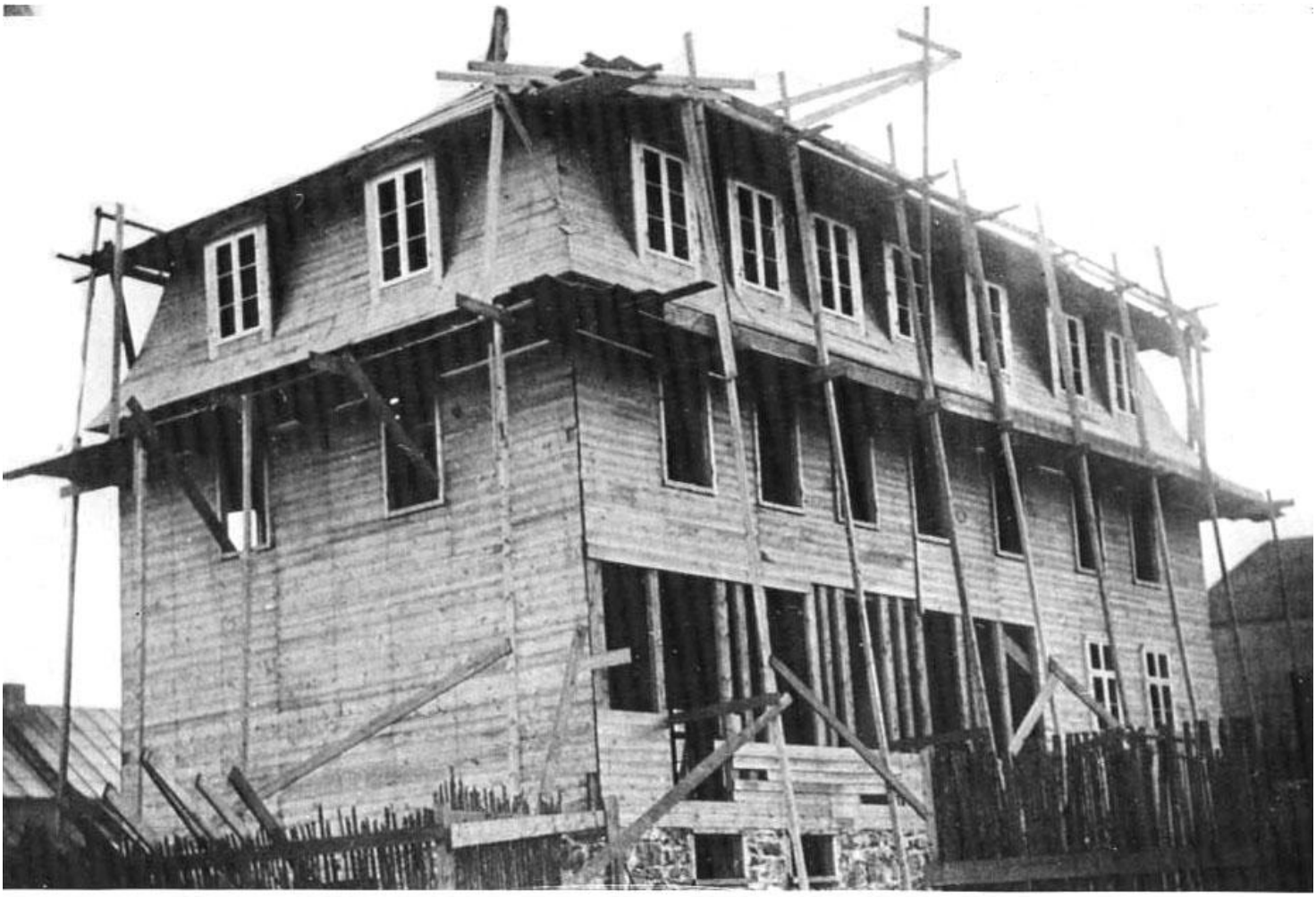
Le port proprement dit ou « barachois » constitue un bassin relativement bien protégé des vents dominants et où le mouillage et l'échouage des navires était aisé ainsi que l'aménagement des berges pour l'habitat et le séchage de la morue.

Vers l'Est, la rade est suffisamment profonde et vaste pour permettre le mouillage, l'évitage et les manœuvres des grosses unités à voile. Le chapelet d'îles et d'îlots complique les approches mais ajoute une protection supplémentaire contre les coups de vent et augmente les possibilités d'installations terrestres, notamment d'aménagement de graves pour le séchage de la morue. C'est le cas notamment de l'île aux Marins, autrefois l'île aux Chiens, l'une des trois paroisses de l'archipel avec Saint-Pierre et Miquelon à la fin du XIXe siècle ; sa population joua un rôle essentiel dans la pêche locale au XIXe siècle et dans les premières décennies du XXe siècle.

Saint-Pierre : le port

Dans la seconde moitié du XIXe siècle, environ 10 000 Français venus de métropole ou de l'archipel (sans parler des Anglais de Terre-Neuve ou du Canada et des Américains) fréquentent les divers bancs et viennent à Saint-Pierre pour s'approvisionner ou décharger la morue. La rade et le port sont donc intensément fréquentés.

Ce sont chaque année plus de mille de (sic) navires, sans compter les embarcations de la pêche côtière, qui relâchent à Saint-Pierre et en font l'un des premiers ports français par l'importance du trafic.



Construction traditionnelle à Saint-Pierre, 35 x 50 cm. Reproduction Musée du Nouveau Monde

Rarement pris par les glaces, relativement protégé, le port de Saint-Pierre nécessita cependant des aménagements qui commencèrent dès les premières décennies du XIXe siècle. Il s'agissait d'abord de pouvoir entretenir et approvisionner les navires des bancs et du commerce d'où l'installation progressive de cales de halage, de quais, de digues, etc…, essentiellement sur la rive Nord du « Barachois », la rive Sud étant occupée avant tout par le séchage de la morue.

Une autre obligation du « Barachois » était l'accueil des centaines de goélettes que, à la grande époque de prospérité de la pêche locale, il fallait chaque année désarmer à la fin de la campagne et ranger bord à bord dans le fond du port jusqu'au printemps.

A partir de la fin du XIXe siècle, la dimension croissante des voiliers métropolitains puis l'apparition des chalutiers et des vapeurs de commerce, tous navires de tirant d'eau conséquent (jusqu'à quatre mètres), contraint à des travaux de plus en plus importants : dragages, construction surtout de nouveaux quais et de nouvelles digues.

Dans les années 1930, le port de Saint-Pierre a pour l'essentiel son aspect actuel à l'exclusion des grandes jetées construites dans les années 1960.

Saint-Pierre : l'habitat et les fortifications

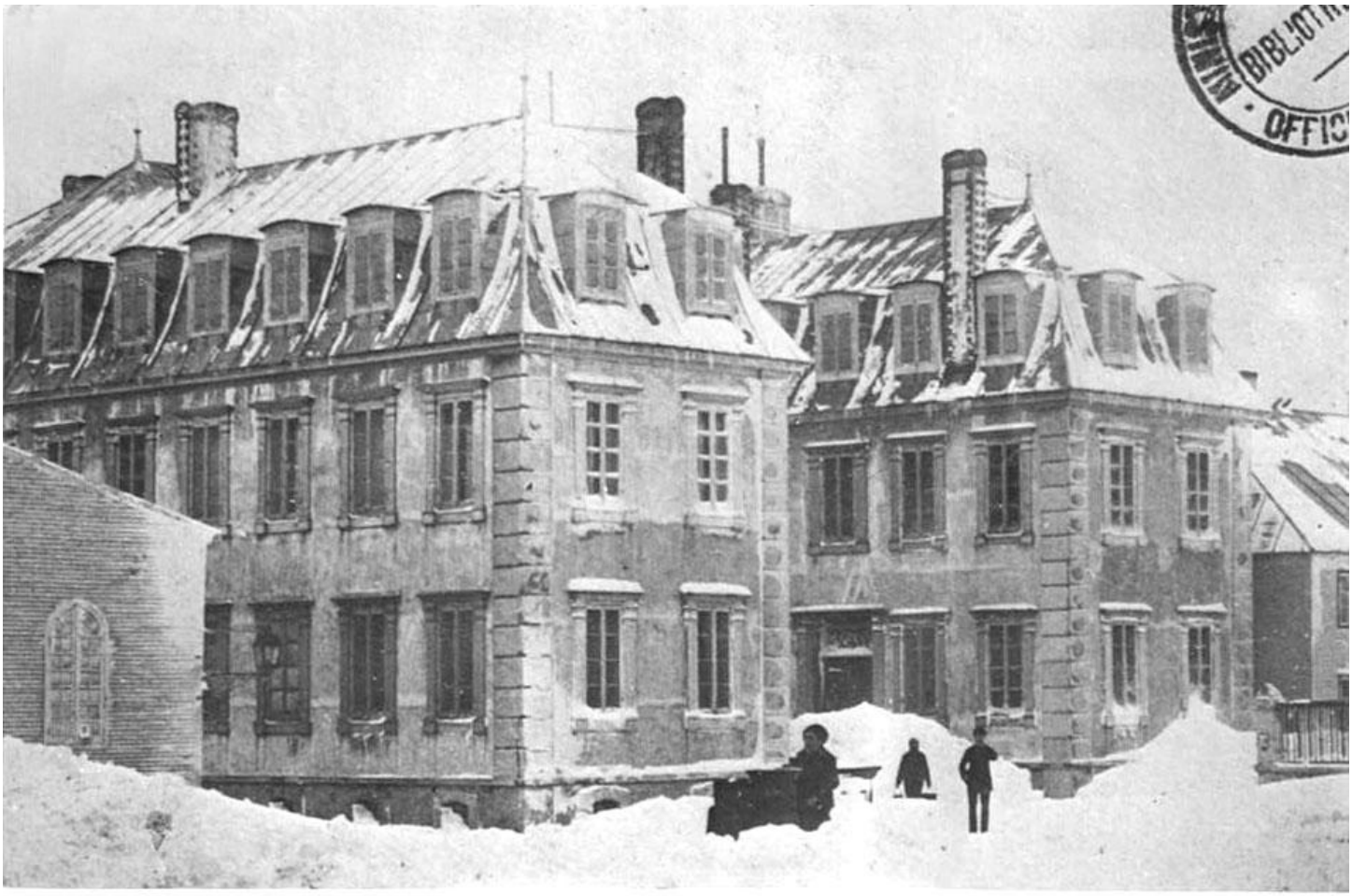
Dès le début du peuplement, les habitants viennent s'établir avant tout sur la rive Nord du Barachois, la mieux protégée des vents du Nord. C'est là que s'installent dès ce moment l'église et les constructions officielles.

Dans les premières décennies du XIXe siècle, la croissance de la ville et la régression du séchage de la morue entraînent la disparition progressive des graves qui s'étalaient sur la rive Nord du Barachois. En 1889, elles ne subsistent plus que sur la rive Sud de celui-ci. La ville s'est alors considérablement étendue vers la « montagne » au Nord et au Nord-Ouest.

Pendant tout le XVIIIe siècle et la majeure partie du XIXe siècle, l'habitat de Saint-Pierre est avant tout en bois. D'où de fréquents et brutaux incendies malgré l'interdiction, dès 1867, de l'emploi de certains matériaux trop combustibles. La brique n'apparaît guère que dans les années 1870, la pierre étant réservée aux constructions officielles. Si lors des diverses réoccupations du XVIIIe et du début du XIXe siècles, l'essentiel des matériaux de constructions, notamment le bois de charpente, vient de métropole, à partir du milieu du XIXe siècle, bois de charpente, brique, chaux, etc. …, sont importés du continent américain et avant tout de Boston.

Le conflit franco-anglais, qui commence dès la fin du XVIIe siècle, et l'importance de la pêche aux bancs pour les armements français expliquent que pratiquement dès l'origine, des fortifications sont établies.

Les plus anciennes sont le fait d'un particulier qui, selon l'usage de l'époque, fortifie son « habitation » qui servira de réduit défensif lors de l'attaque anglaise de 1702.



Bâtiments administratifs à Saint-Pierre. Reproduction Musée du Nouveau Monde

Après le retour de 1763 et surtout celui de 1783, des fortifications plus importantes sont construites mais il ne s'agit en réalité que de batteries défendant la rade. En 1784, un officier du Génie, de Carphilhet, vient en mission et établit un vaste projet de fortifications, ambitieux et particulièrement coûteux. Trois forts étaient prévus pour défendre la rade et ses accès, deux dont un grand sur l'île aux Chiens, le troisième sur les hauteurs du Calvaire au-dessus de Saint-Pierre. Ces projets ne furent jamais réalisés.

L'île aux Marins et Miquelon

L'île aux Marins est étroitement liée à Saint-Pierre par sa proximité même, mais aussi par ses importantes possibilités d'installations de graves. Dans la seconde moitié du XIXe siècle, le peuplement et les activités artisanales y justifient la création d'une troisième paroisse, après celle de Saint-Pierre et de Miquelon. En 1879 [1], on entreprend de construire l'actuelle église.

En 1931, à l'initiative de son curé, l'île aux Chiens est rebaptisée Ile aux Marins. Progressivement elle perd toute sa population permanente pour n'être plus fréquentée actuellement l'été que par quelques familles résidant habituellement à Saint-Pierre. Mais l'attachement de ses anciens habitants reste fort pour cette île désertée.

Les possibilités agricoles qu'offrent en certains secteurs, Langlade ou Miquelon expliquent qu'à la fin du XVIIIe siècle en 1763 ou en 1783, ce soit dans ces îles avant tout, que viennent s'établir les Acadiens chassés plusieurs décennies auparavant par les Anglais des actuelles provinces canadiennes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Ils s'établissent au Nord-Est de Langlade, à la base de l'isthme sableux et surtout près de l'actuel village de Miquelon.

A côté des Acadiens, les métropolitains, basques, normands et bretons notamment, constituent cependant la majorité des arrivants en 1763 comme en 1783.

A Miquelon et à Saint-Pierre, il faut à chaque fois, en 1763, en 1783, en 1816, tout reconstruire et les premières années, surtout à Miquelon, sont dans ces trois cas très difficiles.

Le premier village de Miquelon, celui construit en 1763, s'était installé sur les hauteurs qui dominent la mer, entre le Grand Étang et l'étang de Mirande, c'est-à-dire nettement au Sud du village actuel. Divers vestiges en sont encore visibles sur place. Lors de la réinstallation de 1783, afin de disposer d'une plus grande surface pour installer des graves et surtout des « vigneaux », sorte de plateformes basses construites en branches et branchages pour sécher la morue, les habitants reconstruisirent leur village plus au Nord, à l'emplacement actuel et dans la dépression sableuse entre l'île proprement dite de Miquelon et le Cap Miquelon au Nord de l'archipel.

A l'inverse de Saint-Pierre, la rade de Miquelon est largement ouverte aux vents d'Est et très difficile à protéger. Dès 1763, des projets d'aménagements furent conçus et partiellement entrepris. Ultérieurement, après le retour de 1816, un projet de digue défendant le Sud-Est de la rade devait rendre celle-ci plus sûre pour les goélettes. Il ne fut lui non plus exécuté.

note du copieur : d'autres sources indiquent l'année 1874.

Charrette à chiens, fin du XIXe siècle. Paris - Société des Oeuvres de Mer.

Ce n'est finalement que dans ces dernières années qu'un véritable petit port a été construit à Miquelon pour protéger les unités de pêche.

Au Sud de Miquelon, l'île de Langlade offrait des possibilités sans équivalent ailleurs dans l'archipel, aussi bien en bois de charpente ou de feu que pour l'agriculture. C'est là que jusqu'au milieu du XIXe siècle, on venait chercher des piquets, des éléments de branchages pour les vigneaux, du bois de chauffage et quelques pièces de bois nécessaires à l'entretien et à la construction des embarcations. Surtout les terrains localisés à la liaison entre l'isthme de Langlade et l'île du même nom abritèrent pendant quelques décennies du XIXe siècle, plusieurs fermes données en concession par le Gouvernement.

La vie quotidienne

Au XIXe siècle, la population de Saint-Pierre et Miquelon, outre une base, remontant au XVIIIe siècle, formée d'Acadiens et de Canadiens réfugiés en métropole après la perte de l'Amérique du Nord en 1763, est formée d'apports successifs d'émigrants basques, normands, bretons et, marginalement, d'autres régions métropolitaines.

Dans les rues non asphaltées, autour du port en particulier, des activités de charrois importantes sont concentrées le plus souvent entre les mains de Basques. Assez caractéristiques de l'archipel et de quelques régions métropolitaines comme le Loiret ou la Flandre, l'emploi de charrette à chiens pour les petits transports est relativement courant.

Comme toutes les villes et les villages métropolitains, à toutes les époques, l'archipel a connu une activité politique souvent intense par exemple pendant les années de la Révolution.

Il ne faut pas oublier les syndicats qui apparaissent après la célèbre loi sur les Associations de 1901. En fait, dès le Second Empire les calfats au moins étaient organisés syndicalement.

Le premier syndicat officiellement constitué est celui des « Armateurs à la grande pêche », organisation patronale fondée le 23 mars 1902. Lui fait suite le 1er septembre 1905 celui des « amateurs (sic) et Pêcheurs à la grande et à la petite pêche » qui, le 25 mars 1907 se voit concurrencer par un nouveau venu, le « Syndicat des petits pêcheurs de Saint-Pierre et Miquelon ».

Diverses activités sont l'occasion de fêtes populaires, notamment comme partout en France, le 14 juillet. Une société d'assistance aux pêcheurs comme la « Société des Œuvres de Mer », créée en 1894 et implantée l'année suivante à Saint-Pierre, organise aussi des représentations théâtrales.

La religion occupe une place importante dans l'archipel et dans la vie des populations maritimes, ici comme en métropole et avec des pratiques tout à fait semblables à celles que l'on connaît par exemple en Bretagne.

Plusieurs sociétés religieuses sont, vers la fin du XIXe siècle et au début du suivant, les lieux d'expression de la foi des populations maritimes.

Elles représentent en outre un caractère d'entraide et de secours mutuel. La plus ancienne est la « Société Notre-Dame de Bon Secours » de Saint-Pierre, fondée en 1880. Plus tard est créée sur le même modèle la « Société Notre-Dame des Marins » de l'Île aux Chiens. Une autre société existe encore à Saint-Pierre à cette époque, la « Société de secours et de prêts mutuels » tandis que Miquelon possède sa « Société de Secours Mutuel ».

L'une des fonctions de ces sociétés, outre l'aide aux malades, aux veuves et aux orphelins, est d'organiser des fêtes religieuses accompagnées de processions qui sont l'occasion de présenter diverses maquettes de goélettes ou de doris. Les deux fêtes principales se situent au moment du départ en campagne et lors du retour.

Pour les pêcheurs côtiers, avait lieu eu début de campagne, la bénédiction solennelle des doris dans les trois paroisses de Saint-Pierre, l'Île aux Chiens et Miquelon.

Comme la plupart des sanctuaires des villes et villages du littoral métropolitain, tous les édifices religieux de l'archipel abritent des ex-voto de diverses natures : plaques de marbre, photographies (par exemple celle d'un morutier de Fécamp dans l'église de l'Île aux Chiens) et surtout maquettes.

Au-delà de ces pratiques propres au monde des gens de mer, mais qui dans l'archipel concernent une part essentielle de la population, les grandes fêtes religieuses traditionnelles rythment la vie collective.

Les voiliers de pêche

Au début du XVIIIe, les armements français utilisent des trois mâts et plus souvent des deux mâts, tous avec une voilure carrée : ce sont des bricks ou des brigantins.

Vers le milieu de ce même siècle, les constructeurs américains diffusent un type nouveau dans ces parages, la goélette. Ce navire qui se caractérise par ses deux mâts, sa voilure axiale et sa fine carène, est, au XIXe siècle, dans l'armement métropolitain et surtout de Saint-Pierre et Miquelon, le navire de pêche et de cabotage par excellence.

Parallèlement, les armements métropolitains utilisent alors d'autres types d'unités, en particulier les trois mâts. Vers la fin du XIXe siècle, la tendance à la croissance des tonnages des unités de pêche entraîne la multiplication de ce type de navires dans l'armement métropolitain surtout de Saint-Malo. Il est aussi très courant pour les navires chargés de transporter en cours de campagne la morue vers les lieux de consommation, « les longs courriers ».

Chaloupes et doris

Quand les armements français reprennent après les guerres napoléoniennes au début du XIXe siècle, ils emploient d'emblée, associés aux lignes dormantes, des annexes qui sont chargées de disposer celles-ci sur le fond autour du navire mouillé sur le banc. Jusque dans les années 1870, il s'agit dans l'armement

français, d'embarcations à quille de plusieurs tonneaux et armées par des équipages de six ou sept hommes : « les chaloupes ».

Chaque voilier embarque en général deux chaloupes et un canot, trois chaloupes pour les plus gros voiliers.

A partir de 1872 très certainement, des unités saint-pierraises adoptent, pour remplacer les lourdes chaloupes et suivant en cela les habitudes des Américains depuis une dizaine d'années, une embarcation légère à fond plat : « le doris ».

Les doris présentent de multiples avantages. Ils sont faciles à encastrer (en enlevant les bancs) les uns dans les autres sur le pont des voiliers pendant les traversées. Leur équipage, de deux hommes ordinairement, réduit les conséquences des pertes pour une goélette de 16 hommes pouvant armer soit cinq ou six doris, soit deux chaloupes. Aisés à construire en série, ils sont plus économiques à l'achat que les chaloupes. Enfin, très légers, ils sont faciles à mettre à la mer ou à hisser à bord des voiliers sur les bancs même en cas de mauvais temps.

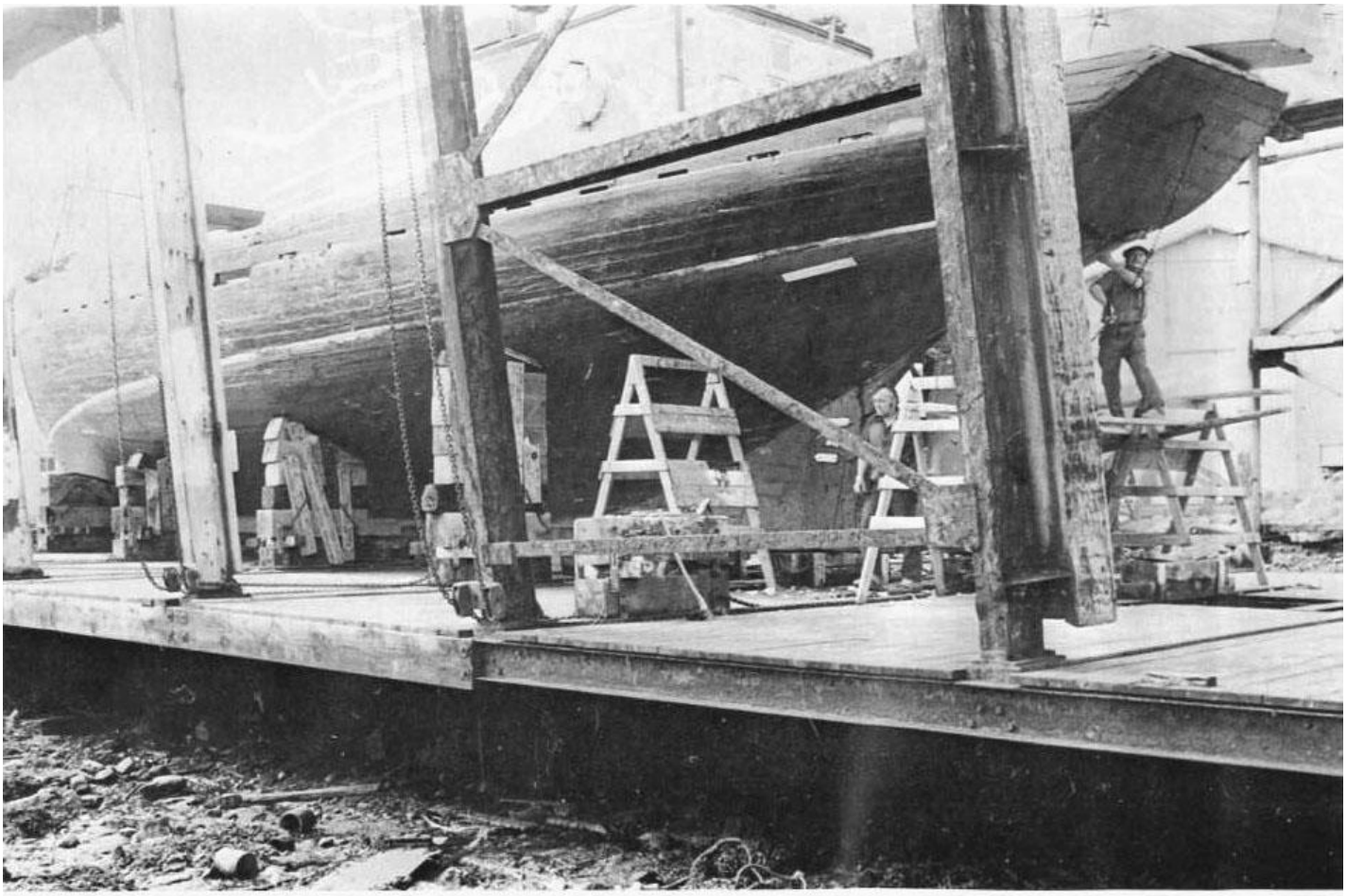
Alors que les petites goélettes de Saint-Pierre et Miquelon utilisaient cinq ou six doris, les grosses unités métropolitaines, goélettes ou trois mâts en employaient couramment dix ou douze et même, à la fin du XIXe ou au début du XXe siècle, quinze à vingt.

Si le doris s'introduit dans les armements aux bancs à partir de 1870 ou peu après, il se diffuse de la même manière dans la pêche côtière pratiquée à toutes les époques, depuis le début de la colonisation par les habitants de l'archipel. Jusque vers le milieu du XIXe siècle les embarcations de la pêche côtière sont le plus souvent, comme les annexes sur les bancs des unités à quille. A partir de cette date, ce sont de plus en plus couramment des embarcations à fond plat appelées « wary » selon un terme connu depuis le XVIIIe siècle et dont nous savons mal ce qu'il recouvre.

Avec la généralisation du doris dans les armements aux bancs, la même embarcation se généralise dans la petite pêche côtière qui, au début du XXe siècle, avec la quasi-totale disparition des armements locaux aux bancs, constitue désormais l'essentiel de la pêche saint-pierraise et miquelonnaise.

Dès 1873, la production de doris apparaîtrait à Saint-Pierre. En fait, c'est seulement à partir de 1885 qu'un atelier est attesté véritablement à Saint-Pierre. Dès la fin de cette décennie, il a l'un des caractères classiques de la fabrication des doris dans les centres nord-américains : une fabrication standardisée et de plusieurs centaines d'unités par an. A ce premier atelier, créé par le charpentier Emmanuel Ledreney, s'en ajoute au plus tard en 1890, un second, celui d'Émile Poirier. A eux deux, entre le 8 juillet 1886 et le 28 février 1888, ils fabriquent 408 doris ; de cette dernière date au 22 mars 1890, 1 035 doris et du 22 mars 1980 au 13 septembre de la même année 508 doris dont 408 pour Ledreney et 100 pour Poirier. En 1896, le premier produit 800 doris dans l'année, le second 600. Ils approvisionnent alors certainement un grand nombre de navires métropolitains.

En 1891 l'extension de la production conduit même plusieurs armateurs de Saint-Pierre à fonder une société par actions au capital de 100 000 F. destiné à la fabrication de



Calfatage du Mousse à Saint-Pierre par Pierre et Roger Hélène. Septembre 1980. Paris - CNRS.

Note du copieur : la photo ci-dessus ne représente pas « Le Mousse » mais très probablement le « Diamant » ou le « Muscadin ».

doris et connue sous le nom de « Manufacture de doris des îles Saint-Pierre et Miquelon ». Un tel chiffre d'affaire implique une production annuelle de l'ordre de 1 000 unités puisqu'un doris des bancs vaut alors environ 100 F. L'atelier de Ledreney est incorporé à cette manufacture.

A partir de 1898, la situation de cette manufacture se dégrade en même temps que la pêche locale. En 1906, après plusieurs années de difficultés, elle cesse ses activités. Seul l'atelier d'Émile Poirier survivra, parallèlement à la production de quelques fabricants de doris dits de Saint-Pierre, plus grands et destinés à la pêche côtière et non à celle des bancs et qui sortent d'ateliers artisanaux moins importants.

Chose intéressante à noter, en 1908, un autre fabricant de doris et de chaloupes, lui aussi appelé Émile Poirier, fils de François Poirier, constructeur de goélettes à Saint-Pierre, émigre à Saint-Malo avec son fils Georges, né en 1887. Il crée un atelier de fabrication de doris à Saint-Malo, d'où sortaient vers 1919-1920, quatre cents embarcations par hiver. A la même date, quatre autres ateliers de fabrication de doris, deux à Saint-Servan et deux à La Richardais sur la Rance approvisionnaient les terre-neuvas.

La construction navale dans l'archipel

Dès 1763, si une partie des embarcations légères nécessaires aux habitants fut importée, la majorité fut faite par les habitants eux-mêmes et particulièrement par les Acadiens qui excellaient dans le travail du bois. Il en fut de même en 1783 et dans les années suivantes

De plus, pendant toute cette période, un grand nombre de chaloupes et surtout de goélettes furent achetées aux Anglais ou aux Américains.

Lors du retour des Français en 1816, une large part de la flotte fut une nouvelle fois importée de métropole sous forme de bois ouvré. Mais dès ce moment et notamment à partir de 1844, des constructeurs locaux fabriquent des embarcations pontées, de petites goélettes. Ils sont installés apparemment à Langlade.

Dans les années 1860, l'augmentation des armements et de la pêche aux bancs se fait grâce à des importations croissantes de goélettes nord-américaines, soit des provinces maritimes du Canada, soit du Maine ou du Massachusetts aux États-Unis. Parallèlement, la construction navale locale, spécialement dans les années 1870 et au début des années 1880, prend de l'importance, allant jusqu'au lancement de grosses unités comme des trois mâts de plus de deux cents tonneaux. Parallèlement, si une certaine construction se maintient à Langlade, l'essentiel sort des chantiers de Saint-Pierre et de l'Île aux Chiens.

Curieusement, à partir de 1885 environ, à un moment où la pêche locale aux bancs est à son maximum, la construction navale disparaît progressivement dans l'archipel, ne se maintenant, jusqu'à la période de la guerre de 1914, que pour de petites unités, goélettes et surtout sloops, tout particulièrement dans l'Île aux Chiens.

Les stocks d'alcool sur le port de Saint-Pierre au moment de la prohibition, 1924-1925
35 x 50 cm. La Rochelle. Reproduction Musée du Nouveau Monde

Le maintien tardif, juste avant la seconde guerre mondiale, d'un armement métropolitain à la voile pour les bancs, l'existence d'un trafic de cabotage, spécialement par des goélettes nord-américaines, canadiennes et surtout terre-neuviennes, expliquent la persistance d'une tradition vivante de travail sur les coques de bois.

Les artisans du port de Saint-Pierre

A partir du milieu du XIXe siècle, avec l'essor des armements locaux et métropolitains, on assiste au développement de l'ensemble des artisanats terrestres classiques et surtout des artisanats liés à la construction et à l'entretien des navires : voiliers, calfats, forgerons, poulieurs et charpentiers. Mais leur situation à partir du XXe siècle devient de plus en plus difficile.

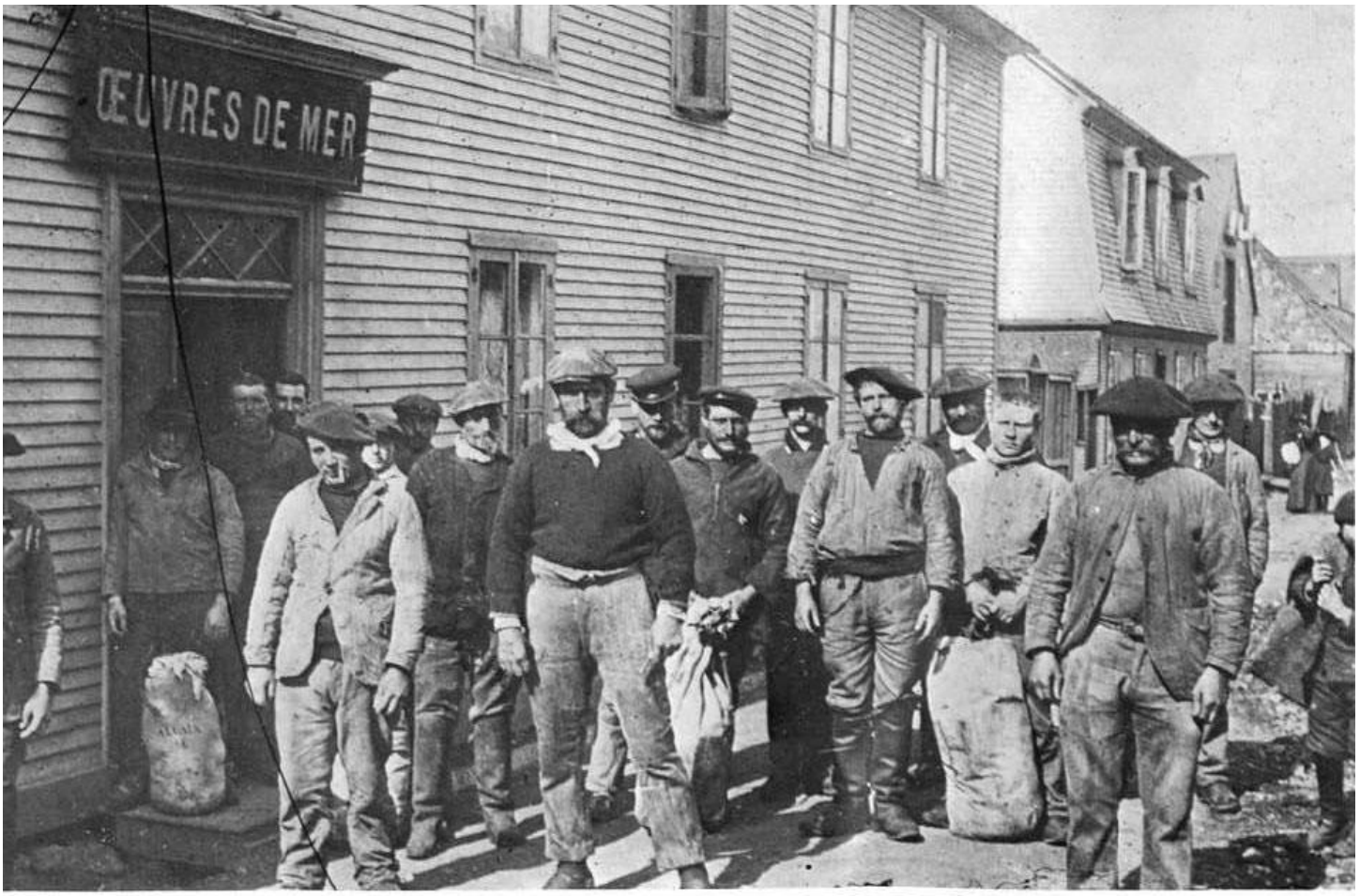
D'une manière ou d'une autre, tous les artisanats du navire de bois sont encore présents actuellement à Saint-Pierre et Miquelon alors qu'ils ont disparu sous la même forme d'ateliers ayant travaillé en commun dans les divers ports de métropole. On peut citer ainsi le travail des voiliers et surtout la forge de marine.

Les diverses forges de marine qui existaient au début du siècle avaient une double fonction : fabriquer et entretenir les éléments métalliques de l'accastillage ; fabriquer des outils et ustensiles de pêche. Toutes ont successivement cessé leur activité, y compris celle de Pierre Marie Lebailly qui est cependant miraculeusement conservée. Une forge existait au même endroit en 1870. Elle passe à Jean-Baptiste Lafitte le 5 mai 1878 puis à Pierre Lebailly qui l'achète le 31 octobre 1916. L'un de ses fils, Pierre Marie Lebailly, prit la succession paternelle en 1952. Actuellement, cet atelier, très bien conservé avec tout son équipement et son matériel, n'est plus utilisé que pour de petits travaux.

Les métropolitains

A toutes les époques, du XVIIIe au début du XXe siècle, les armements locaux (aux bancs ou à la pêche côtière) et le séchage de la morue, n'ont pu être faits que grâce à l'apport saisonnier d'une main-d'œuvre venue de métropole chaque année au printemps. En dehors d'une petite minorité autorisée à hiverner, ces métropolitains retournaient tous chez eux en septembre ou en octobre. Avec l'essor des armements locaux, cette main-d'œuvre devient de plus en plus importante à partir de 1880 environ, pour dépasser les quatre mille hommes chaque année dans la dernière décennie du XIXe siècle.

Arrivant en général tous dans le courant d'avril, en l'espace d'une ou deux semaines pour la plupart d'entre eux, ils viennent avant tout du secteur compris entre Granville (Manche) et Saint-Malo (Ille et Vilaine) et notamment de l'arrière pays, par exemple des villages des bords de la Rance. A la fin du XIXe siècle et au début du siècle suivant, ce sont essentiellement des vapeurs qui assurent, le plus souvent dans des conditions très difficiles pour les passagers, leur transport à Saint-



Naufragés à la Maison de Famille de Saint-Pierre en 1910
35 x 50 cm. Paris - Association des Oeuvres de Mer.

Pierre où leur activité est double : la majorité embarque sur les navires des bancs ou les embarcations de la pêche côtière armés dans l'archipel ; une minorité, les plus jeunes, moins de vingt ans ordinairement, en général des fils de la paysannerie de l'arrière pays malouin, forme la main d'œuvre des « graviers » chargés de préparer la morue et de la traiter sur les graves.

Les naufrages et l'assistance aux marins

Chaque année, la brume, les coups de vent, les difficultés d'approche des passes de Saint-Pierre, les abordages sur les bancs entre les navires mouillés et en pêche et les grands voiliers ou vapeurs du commerce transatlantique entraînaient la perte d'un nombre d'unités qui pouvait, suite à un fort coup de vent, être très élevée. Ce fut notamment le cas en 1873.

Comme toutes les îles placées dans cette situation, au centre d'un trafic intense mais avec des conditions de navigation souvent difficiles, les côtes de l'archipel, notamment l'isthme de Langlade pour sa côte Ouest, sont, comme l'Île aux Sables, les Îles de la Madeleine dans l'embouchure du Saint-Laurent, l'Île de Sein en Bretagne, etc. … un immense cimetière marin.

Une autre cause très classique de perte humaine est la disparition des équipages de doris sur les bancs. Partis en dérive dans le brouillard ou chavirant lors du relevage de leurs lignes, plusieurs dizaines d'entre eux disparaissaient chaque année. Malgré les recommandations de l'administration, les doris étaient souvent dépourvus des équipements de survie élémentaires : eau, vivres, compas.

La liquidation des salaires des disparus est souvent l'occasion de constater qu'une fois soustraite l'avance faite au moment du départ de métropole, il ne restait pas grand-chose aux pêcheurs quand ils devaient acquitter les quelques fournitures acquises lors de chaque passage à Saint-Pierre pendant la campagne : café, pipes, tabac …

Le salaire moyen des dorissiers vers 1880-1900, de l'ordre de 400 à 800 F, est bien inférieur à ce que gagnent à la même époque les divers artisans de Saint-Pierre : en 1889 un forgeron reçoit 1 850 F par an, un ferblantier 2 000 F. En 1900, les calfats gagnent 12 à 15 F par jour, jusqu'à 20 à 25 F en période d'intense activité.

Pour secourir cette population de marins souvent misérable, travaillant à bord des goélettes dans des conditions d'hygiène et de sécurité souvent difficiles sinon périlleuses, la « Société des Œuvres de Mer », créée en 1894 et qui entretient sur les bancs à partir de 1897 un navire hôpital, joue un rôle essentiel.

Sur les bancs, celui-ci accueille on soigne à bord des navires pêcheurs, les marins malades ou accidentés, distribue des médicaments, recueille parfois des naufragés en dérive dans leur doris et surtout distribue et reçoit le courrier. Un autre de ses activités importantes

Séchage de la morue par les gravières. Reproduction Musée du Nouveau Monde

consiste à recueillir à son bord et à transporter à l'hôpital de Saint-Pierre, lors de ses quatre ou cinq relâches annuelles, les pêcheurs les plus gravement atteints

En 1905, le navire hôpital opérant sur l'ensemble de tous les bancs recueillit 54 naufragés, visita 539 unités de pêche, donna 223 consultations en mer et 148 lots de médicaments, remit ou reçut 26 421 lettres et transporta à l'hôpital de Saint-Pierre 58 malades qui y passèrent 832 journées. Après ce séjour, ceux-ci tout comme les marins en relâche, allaient dans l'établissement fondé en 1895 par les Œuvres de Mer à Saint-Pierre, la « Maison de Famille ». Actuellement, le « foyer Stella Maris » remplit la même fonction.

La pêche à la morue

La présence de la morue sur les bancs de Terre-Neuve est un phénomène saisonnier. Elle arrive dans les parages de Terre-Neuve et de Saint-Pierre au printemps à la poursuite de sa nourriture, hareng, capelan, encornet successivement. Elle quitte ces eaux en octobre.

Pour la pêcher, il faut appâter, garnir les hameçons de la « boëtte ». En fonction du calendrier et des possibilités, différentes pour les pêcheurs côtiers rentrant à terre tous les jours et pour les navires des bancs, les pêcheurs utilisaient des poissons, comme le hareng au printemps et à l'automne ou « le capelan ». Toutes ces espèces forment la nourriture habituelle de la morue aux mêmes saisons.

On utilisait aussi des coquillages comme les coques et les moules et des mollusques comme les encornets, abondants de juillet à octobre.

Mais il fallait d'abord se procurer ces appâts et les stocker. Par exemple, on allait ordinairement chercher les moules à Langlade ou dans le barachois de Miquelon.

En 1884, pour entraver la pêche locale française, le gouvernement de Terre-Neuve, par le « Bait Bill », interdit toute vente de boëtte aux pêcheurs français par les habitants de la grande île. Or, le hareng vendu par les terre-neuviens constituait la boëtte des premières pêches de chaque saison. En réponse, les pêcheurs français tentèrent d'autres appâts et notamment un coquillage local, le « bulot », qui donna de très bon résultats.

Les bulots présentaient de plus l'avantage de pouvoir être attrapés partout, y compris sur les bancs eux-mêmes, avec des lignes dormantes garnies de petits casiers appelés « chaudrettes ». Il fallait ensuite casser les coquillages des bulots avec un marteau pour pouvoir « boëtter » les lignes à morue.

Le « capelan » quant à lui était attrapé en grande quantité au début de l'été sur les plages de l'archipel où il vient se jeter par banc, en utilisant des sortes de grandes épuisettes ou « sallebardes ». En mer, on utilisait aussi des filets tournants ou « sennes » pour le prendre.

Dans certains cas, pour conserver la boëtte pendant la saison de pêche, ou recourait Au salage ou au séchage.

Préparation du câble pour amener la goélette de pêche sur les bancs de Saint-Pierre.
Reproduction Musée du Nouveau Monde

Les techniques de pêche.

Au XVIIIe siècle, la pêche se fait soit depuis la côte, par de petites embarcations à quille, soit sur les bancs par de grosses unités. Dans le premier cas, l'instrument couramment utilisé est le filet. Sur les bancs par contre, on pêche depuis la goélette ou le trois mâts à l'aide de lignes de main.

Au début du XIXe siècle, les pêcheurs français introduisent deux innovations : la ligne de fond et l'utilisation d'embarcations annexes à quille qui travaillent autour de la goélette ou du trois mâts à l'ancre sur le banc.

Jusque vers le milieu du XIXe siècle, les pêcheurs américains conservent sur les bancs la ligne à main mais à partir de cette époque, ils l'emploient à partir d'annexes légères à fond plat, les « doris ». Puis, vers 1850, ils adoptent la ligne de fond employée depuis plusieurs décennies par les Français.

Peu après, au tout début des années 1870, ces derniers, tout en conservant l'emploi de la ligne de fond et de la pêche à partir d'annexes, adoptent sur les bancs l'embarcation annexe des Américains, le doris.

Dans la seconde moitié du XIXe siècle, Anglais, Américains et Français utilisent tous sur les bancs, la ligne de fond mouillée à partir d'une annexe qui est partout un doris après 1872.

Une première opération, sur le pont, consiste d'abord à appâter, c'est-à-dire à accrocher aux hameçons, la boëtte utilisée : c'est le « boëttage ».

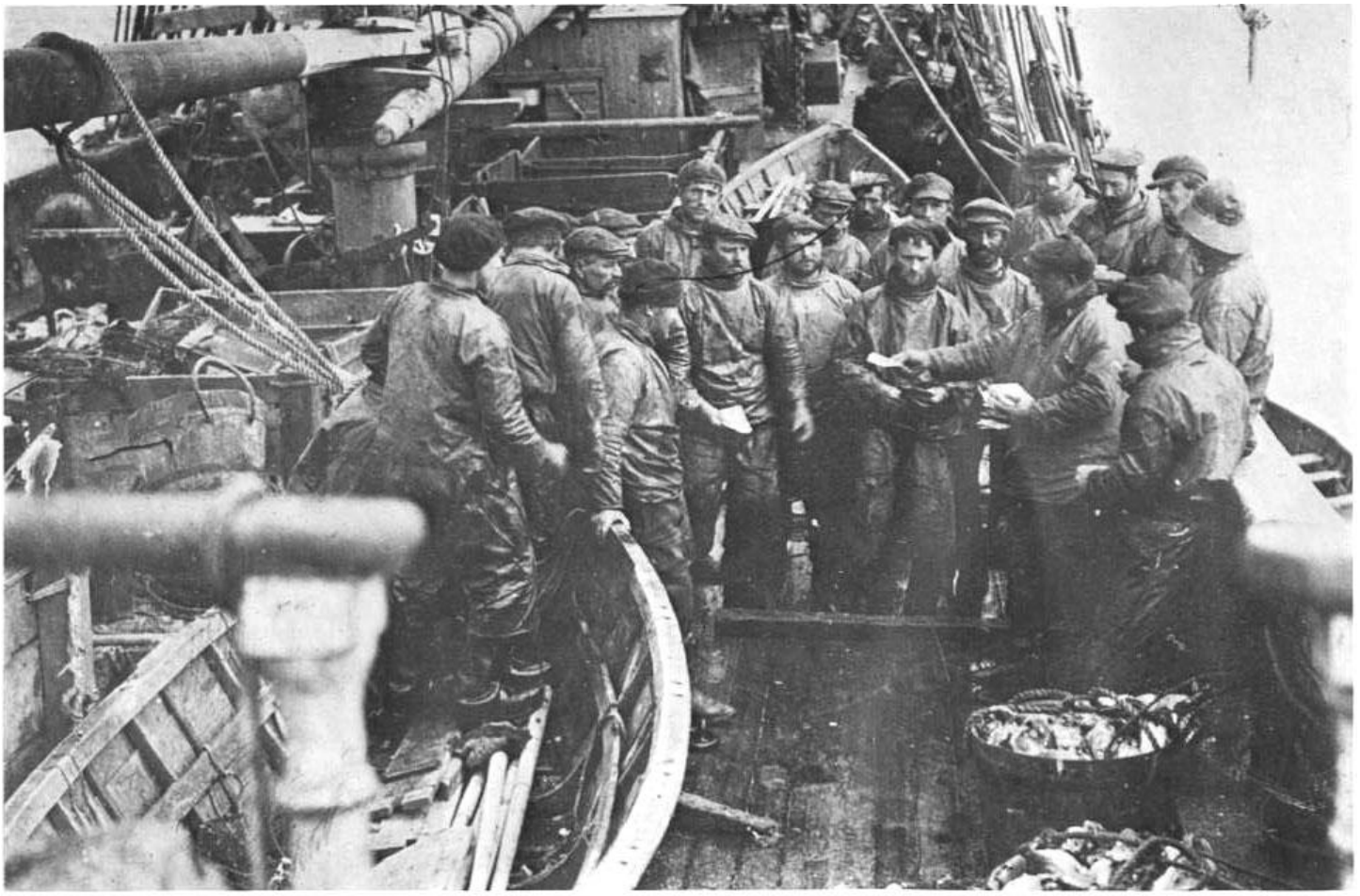
Le soir, les doris quittent la goélette ou le trois mâts mouillés sur le banc en suivant une direction déterminée, rayonnante à partir du navire. A une certaine distance de celui-ci et à partir d'une bouée, ils mouillent sur le fond un ensemble continu formé d'un certain nombre de lignes, souvent 24, chacune mesurant de 120 à 130 m et portant de brasse en brasse (soit tous les 1,80 m environ) une petite ligne perpendiculaire qui reçoit les hameçons. A la fin de cette opération, dans le cas d'une goélette avec 10 doris, on a donc au fond, en étoile à partir de celle-ci, dix lignes longues chacune de 3 000 m, soit 30 000 m de lignes au total avec 15 à 20 000 hameçons.

Le lendemain matin, les dorissiers, ordinairement deux par embarcation, allaient remonter leurs lignes et décrocher le poisson.

Ces deux opérations et surtout le relevage des lignes étaient périlleuses pour les hommes debout dans des embarcations souvent agitées par le flot.

La préparation du poisson

Ramenée sur les goélettes du banc, la morue pouvait suivre deux filières différentes de préparation. Certaines grosses unités, notamment de Fécamp, salaient le poisson à bord et le traitaient entièrement, sans jamais relâcher



Distribution du courrier. 35 x 50 cm. Paris - Association des Oeuvres de Mer.

à terre sauf pour quelques approvisionnements : c'est ce que l'on appelle dès que cette technique est utilisée, aux origines des armements français aux bancs de Terre-Neuve, « le poisson au vert ».

Les pêcheurs de l'archipel, qu'ils pêchent aux bancs ou qu'ils pratiquent la petite pêche côtière, venaient au contraire régulièrement décharger leur cargaison pour la faire traiter à terre : c'est ce que l'on appelle « le poisson sec » . Certains métropolitains faisaient de même. Normalement, pendant une campagne, ces navires du banc venaient deux ou trois fois décharger leurs cargaisons dans le port de Saint-Pierre.

Les opérations à terre de préparation de la morue se faisaient dans des constructions très caractéristiques appelées « échafauds ». Temporaires dans les lieux de pêche « au sec » des côtes de Terre-Neuve, permanents dans les habitats comme Saint-Pierre et Miquelon, les échafauds étaient constitués d'une jetée, avec une partie couverte pour le travail du poisson, et de constructions à terre, pour son stockage et le logement des graviers.

Après avoir été salée, la morue était mise à sécher en plein air si l'on avait affaire à une préparation au sec. Deux techniques sont connues dès l'origine de la pêche : soit la constitution de grosses pierres « les graves », soit des cadres de bois rectangulaires disposés horizontalement et supportés par des pieux verticaux, « vigneaux » (ou « vignaux » où la morue repose sur un lit de branchages.

Ces derniers, caractéristiques des secteurs où les grosses pierres sont rares et le sol souvent humide, étaient le système classique à Miquelon. Alors que les graves étaient usuelles sur l'Île aux Marins où elles sont encore assez bien conservées.

Après diverses manipulations qui s'étendaient sur deux semaines, la morue, d'abord disposée à plat et retournée plusieurs fois, était finalement empilée en grosses meules ou « meulons ».

Toutes ces opérations, à bord ou à terre, nécessitaient d'importantes quantités de sel. Après avoir été fourni par des marais salants des côtes atlantiques aux origines de la pêche à la morue, notamment ceux de l'Aunis et de la Saintonge., il vient au XIXe siècle surtout du Portugal et d'Algérie. Des navires spécialisés, grands voiliers fins marcheurs « les longs courriers », se chargent de fournir, avant chaque campagne à Saint-Pierre et Miquelon. Ils font ainsi plusieurs voyages, rapportant au retour, en métropole ou dans le bassin méditerranéen, la morue du début de chaque campagne annuelle de pêche.

Le transport, soit par des longs courriers, soit par les navires métropolitains au retour de la campagne, aboutissait vers des destinations le plus souvent radicalement différentes des ports d'armements de toutes ces unités, Saint-Malo, Granville, Fécamp. Outre les Antilles et l'Amérique du Sud, grands centres de consommation à toutes les époques, les principaux déchargements se faisaient dans l'Europe méditerranéenne, Portugal, Espagne, Italie et Provence. Sur la façade atlantique de la

Fête de la bénédiction de la Mer à Miquelon, 1910. 35 x 50 cm. Musée de Saint-Pierre et Miquelon.
Une procession d'embarcations

France, outre La Rochelle, Bordeaux était de très loin le principal centre de débarquement surtout quand commence de se développer à partir de 1830 environ, la pratique du complément de séchage à terre dans des entrepôts métropolitains spécialisés. Bordeaux et les communes environnantes deviennent alors, comme dans une moindre mesure La Pallice, l'avant-port de La Rochelle, le tout premier centre de débarquement de la morue.

La fin d'une époque

Vers la fin du XIXe siècle et jusque vers 1905, Saint-Pierre et Miquelon voit s'achever une culture technique fondée sur la pêche et qui remonte au XVIe siècle par nombre de ses aspects. Des hommes nombreux, plusieurs milliers, transitent chaque année dans l'archipel pour armer ses unités de pêche aux bancs ; une main d'œuvre métropolitaine ou locale, artisans ou graviers, vit du travail de la morue. Des activités d'armement et de commerce achèvent d'animer l'économie de l'archipel.

Successivement, des évolutions dans les armements puis diverses innovations techniques vont, en l'espace d'une décennie, bouleverser cette société.

Dans les dernières années du XIXe siècle et dans le cours du XXe siècle, les armateurs métropolitains, pour des raisons d'économie, augmentent la taille des unités de pêche aux bancs. Les gros trois mâts, parfois de construction métallique, remplacent les goélettes.

Les armements locaux ne peuvent suivre et progressivement l'armement aux bancs, miquelonnais d'abord dès les années 1860-1870, saint-pierrais à partir de 1903-1904, décline puis disparaît. Au début de la guerre de 1914-1918, il ne reste quasiment plus de goélettes de pêche armées dans l'archipel. Avec ces unités disparaissent un apport de poisson et une main d'œuvre métropolitaine qui faisaient vivre le commerce et entretenaient les activités terrestres, artisanales et commerciales.

La réfrigération, qui apparaît dès le début du XXe siècle à terre puis sur les unités de bancs, a les mêmes conséquences : détourner du traitement à terre le poisson pêché. D'autant qu'elle est associée à l'apparition des « chalutiers » dont le premier vient pêcher sur les bancs en 1904.

Les premiers, de petite taille, doivent souvent s'approvisionner en charbon. Mais quand Saint-Pierre se dote d'un dépôt de combustible, la taille de ces unités a considérablement augmenté : de 25 m de long et de 70 à 100 tonneaux, ils sont passés vers 1930 à 65 m de long et 1 000 tonneaux ou plus. D'une grande autonomie capables de traiter le poisson à bord, ils achèvent de détourner des artisans, des commerçants et de la main d'œuvre de l'archipel, le poisson, l'emploi et les richesses que celui-ci représente.

Depuis la fin du XIXe siècle, progressivement, la petite pêche côtière est devenue la seule pêche pratiquée par les habitants de l'archipel. Après la première guerre mondiale, il en est devenu définitivement ainsi. L'apparition des premiers moteurs à « gazoline » en 1910 et la généralisation de ceux-ci

Saint-Pierre et Miquelon, l'Anse de Savoyard. Reproduction Musée du Nouveau Monde

dès 1912-1913 et surtout après la guerre, améliorent grandement les conditions de cette pêche.

Mais cela ne suffit pas à modifier véritablement la situation paradoxale d'un archipel né pour et de la pêche, placé au milieu des bancs parmi les plus riches du monde et de fait pourtant marginalisé par rapport à leur exploitation actuelle, hors de mesure d'en tirer, pour animer la vie économique locale et en faire vivre ses populations, les bénéfices qu'il pourrait en attendre.

Jean Chapelot
Éric Rieth

Chargement de la glace sur des traineaux. Début du XXe siècle. 35 x 50
La Rochelle - Reproduction Musée du Nouveau Monde

1.
LE PILOTE DE TERRE-NEUVE
ou recueil des plans des côtes et des ports de cette île.

Pour l'usage des vaisseaux du Roi et des navires de commerce destinés à la pêche (d'après les plans levés par James Cook et Mikael Lane, ingénieurs géographes anglais).
1784
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

2.
Plan des côtes de Terre-Neuve.
Baie de Plaisance, Fortune

Partie méridionale depuis le cap de Raze jusqu'au cap du Chapeau Rouge.
(d'après les plans levés par James Cook et Mikael Lane, ingénieurs géographes anglais).
1784
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

3.
Carte réduite des plans de Terre-Neuve. avec les côtes du golfe de Saint-Laurent et de l'Acadie.
(d'après les plans levés par James Cook et Mikael Lane, ingénieurs géographes anglais).
1784
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

4.
Plans des côtes de Terre-Neuve.
partie méridionale depuis le cap du Chapeau Rouge jusqu'aux îles de Burgeo avec les îles de Saint-Pierre et Miquelon.
(d'après les plans levés par James Cook et Mikael Lane, ingénieurs géographes anglais).
1784
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

5.
Carte particulière des îles Saint-Pierre et Miquelon.
(Levée d'après M. Fortin, ingénieur géographe).
1782
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

6.
Plan de l'île de Saint-Pierre au Sud de Terre-Neuve.
(levée en 1763 par le sieur Fortin, ingénieur géographe).
1763
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

7.
Charte de Jumelage des Chambres de Commerce et d'Industrie.
Signataires : Constant Brisson, président de la Chambre de Commerce en 1977 et Louis Hardy, président de la Chambre de Commerce de Saint-Pierre et Miquelon.
2 décembre 1977
La Rochelle. Chambre de Commerce.

8.
La rade de Saint-Pierre au début du siècle. 50 x 114 cm**.**
La Rochelle. collection particulière.
St-Pierre, Studio Andrieux..

9.
Dénombrement des habitants de Miquelon
en 1785 et 1786.
1786
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

10.
Liste d'Acadiens ou de Canadiens réfugiés en métropole et demandant à passer dans les îles Saint-Pierre et Miquelon.
1764
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

11.
Secours à des réfugiés de Saint-Pierre et Miquelon établis à Saint-Servan.
1779
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

12.
État général d'approvisionnement pour la reprise de possession et le rétablissement de la colonie Saint-Pierre et Miquelon
1816.
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

13.
Carte des îles Langlade et Miquelon.
1784
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

14.
Plan de la rade de Saint-Pierre vers 1784. Dessiné par Malherbe.

Paris. Archives Nationales. S. O. M.

15.
Plan de la ville de Saint-Pierre vers 1764.
Un an après le retour des Français en 1763, un parcellaire régulier a été mis en place et des lots attribués pour les constructions publiques et privées.

16.
Lettre relative à l'arrivée à La Rochelle, le 8 décembre 1778, de 215 habitants de Saint-Pierre et Miquelon.
Rochefort, Archives de la Marine.

17.
Instructions pour le retour des habitants à Saint-Pierre et liste des partants pour les années 1783 et 1784.

Rochefort, Archives de la Marine.

18.
Retour à Saint-Pierre des habitants utiles à l'économie de l'île. Distribution de vivres et de marchandises.
8 mars 1763.
Rochefort, Archives de la Marine.

19.
Noms des Saint-Pierrais et Acadiens, embarqués sur le vaisseau l'Elizabeth, capitaine Toussaint Baudry, pour La Rochelle.
La Rochelle. Archives Départementales de la Charente Maritime.

20.
Contrat pour la transformation d'une chaloupe en goëlette entre J. Lefèvre, agissant pour le sieur Ganne l'Ainé et Compagnie de Granville, et Abraham Vigneau.
2 décembre 1786
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

21.
Livret de solde pour officier marinier et marin.
1880
13,5 x 21 cm
La Rochelle, collection particulière.

22.
Livret d'inscription maritime au nom de Briand. Fascicule de mobilisation.
1895
10 x 15 cm.
La Rochelle, collection particulière.

23.
Pierre Coste, charpentier et meilleur pescheur de l'isle.
Dénombrement de Miquelon, 12 novembre 1785.
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

24.
Acte de mariage conclu par l'Abbé Parady à Miquelon, le 26 juillet 1778 auquel assiste une troupe de sauvages venus tout exprès pour leurs Pâques.
Louis Beguiddevalouet 27 ans, Mic-Mac baptisé au Cap Breton, avec Jeanette Doujet 20 ans, baptisée à l'Isle St-Jean. Et de François Doujet 26 ans, baptisée à Port La Joye, avec Véronique Beguiddevalouet 17 ans, indienne Mic-Mac, baptisée à Miramichy.
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

25.
Enquête de l'intendant de la Marine de Rochefort sur la situation des réfugiés St-Pierrais, arrivés en décembre 1778.
24 juillet 1779
Rochefort, Archives de la Marine.

27.
L'île Saint-Pierre.
Le Barachois de Saint-Pierre en hiver.
1910
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

28.
La rade de Saint-Pierre
1900
35 x 50 cm
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

29.
L'Anse aux Savoyards à Saint-Pierre et les anciennes échoueries de doris.
1900
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

30.
Une rue de Saint-Pierre.
1910
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.
St-Pierre, cliché Briand.

31.
Construction traditionnelle d'une maison en bois.
35 x 50 cm
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

Pendant tout le XVIIIe siècle et la majeure partie du XIXe siècle, l'habitat de Saint-Pierre est avant tout en bois, la brique n'apparaît que tardivement dans les années 1870, la pierre étant réservée aux constructions officielles.

32
Intérieur Saint-Pierrais.
1910.
35 x 50 cm
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

33.
Célébration de la Fête Dieu à Saint-Pierre et Miquelon.
1906.
35 x 50 cm
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

34.
La Fête des Marins à Saint-Pierre.
1920.
35 x 50 cm
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

Les pratiques religieuses sont très importantes à Saint-Pierre, du fait de leur liaison avec la vie maritime.
Jusqu'à une date relativement récente, deux fêtes étaient célébrées dans l'année. La première, fêtée au moment de l'armement des goélettes pour les bancs de Terre-Neuve, en mars ou avril, avait pour but de protéger la vie des marins du naufrage, et de la mort. La seconde manifestation religieuse célébrait au début de l'automne, le retour des voiliers et la fin de la campagne de pêche.
* « … acte de foi, cérémonie commémorative pour les disparus en mer, morts sans sépulture, cette fête est un moyen privilégié pour se réinsérer collectivement dans la communauté de l'île ».
* Chapelot J. Rieth E. Geistdoerfer Aliette. Rapport de la mission CNRS (t EMESS sur Saint-Pierre et Miquelon, 1979 à 1981.

35.
Charrette à chiens.
1900
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

Assez caractéristique de l'archipel et de quelques régions métropolitaines comme le Loiret ou la Flandre, l'emploi de la charrette à chiens utilisé pour les petits transports, était relativement courant.

36.
Charrette à bœufs.
1900
35 x 50 cm.

Paris, Archives Nationales, S. O. M.
Cliché Bannerman.

37.
Embarquement d'alcool à Saint-Pierre au moment de la Prohibition.
1924 /1925
13 x 18 cm
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

38.
Les stocks d'alcool sur le port de Saint-Pierre.
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

39.
Débarquement des provisions à l'arrivée des Marins.
1900/1910
20 x 30 cm.
La Rochelle, collection particulière.

40.
Port de Saint-Pierre.
1905
35 x 50 cm.
La Rochelle, collection particulière.

41.
Pêcheurs de Terre-Neuve, vendant des branches de Spruce à Saint-Pierre

pour la fabrication de la bière.
1910
35 x 50 cm.
La Rochelle, collection particulière.

A Saint-Pierre comme aux Etats-Unis, était fabriquée la Spruce Beer : bière faite d'une décoction de jeunes pousses de Spruce avec de la mélasse (bière d'épinette, au Québec).

42.
Miquelon
Plan de distribution des parcelles du nouveau village de Miquelon.
1794
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

A partir d'un quadrillage régulier, chacune de ces parcelles de taille égale, comprenant l'emplacement d'une maison et d'un jardin, était distribuée aux habitants selon quatre phases successives de peuplement.

43.
Élévation et plans détaillés d'une maison type de pêcheurs de Miquelon en 1784.
1794
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

Ces documents représentent les maisons préfabriquées en métropole et expédiées à Miquelon pour loger les habitants après le retour de 1783.

44.
Idée d'un projet de port dans la rade de Miquelon. Par Fortin, ingénieur géographe.
1763
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

45.
Les fumoirs à Miquelon.
début du XXe siècle.
35 x 50 cm
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

46.
Rue de Miquelon.
1910
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

47.
Maison de pêcheurs.
1900
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

48.
Bénédiction de la mer à Miquelon.
1910
35 x 50 cm
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

Pour les pêcheurs côtiers, avait lieu en début de campagne, la bénédiction solennelle des doris dans les trois paroisses de Saint-Pierre, l'île aux Chiens et Miquelon.

L'Île aux Chiens

L'île aux Chiens est étroitement liée à Saint-Pierre par sa proximité même, mais aussi par les importantes possibilités d'installation de graves.

49.
Plan du fort proposé à l'Île aux Chiens.
1784
Paris. Archives Nationales. S. O. M.

50.
Rue de l'Île aux Chiens.
Dessin à la plume d'une carte postale.
43 x 35 cm.
La Rochelle, collection particulière.

51.
La maison des frères Ploermel * à l'Île aux Chiens et l'effectif des classes de garçons.
1903
20 x 35 cm
Saint-Pierre, collection particulière.

52.
Détail des Graves.
1896
9 x 18 cm
La Rochelle, collection particulière.

* Note du copieur : Il s'agit non des frères Ploermel, mais des frères **de** l'instruction Chrétienne **de** Ploërmel en Bretagne.

53.
Maisons de l'île aux Chiens.
1913
13 x 18 cm.
La Rochelle, collection particulière.

54.
Église de l'Île aux Chiens.
1900
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde..

Dans la seconde moitié du XIXe siècle, à la demande des habitants de l'île, se crée une troisième paroisse, après Saint-Pierre et Miquelon. En 1879, on entreprend de construire l'actuelle église. *
En 1931, à l'initiative de son curé, l'Île aux Chiens est rebaptisée Île aux Marins.

55.
La Fête de l'Île aux Chiens.
1910.
21 x 30 cm.
Saint-Pierre et Miquelon, collection particulière.

L'association des Œuvres de Mer, créée en 1894, entretenait sur les bancs de Terre-Neuve à partir de 1897 un navire hôpital.

56.
Le Saint-François d'Assise.
navire hôpital de l'Association des Œuvres de Mer sur les Bancs.
1905
35 x 50 cm.
Paris, Association des Œuvres de Mer.

Lancé à Nantes en 1901, il effectua 12 campagnes d'assistance à Terre-Neuve et 9 en Islande avant son désarmement en 1913.
Sur les bancs, le navire hôpital soigne à bord des navires pêcheurs, les marins malades ou accidentés, distribue des médicaments, recueille parfois des nau-

* Note du copieur : « Commencée en 1872, inaugurée le 18 octobre 1874 » Marc Dérible : L'Île aux Marins et le Musée Archipélitude.

fragés en dérive dans leur doris et surtout distribue et reçoit le courrier.
Une autre de ses activités importantes consiste à recueillir à son bord et à transporter à l'hôpital de Saint-Pierre, lors de ses quatre ou cinq relâches, les pêcheurs les plus gravement atteints.

57.
Affiche d'une soirée cinématographique au profit de l'Association des Œuvres de Mer.
31 mai 1914.
Saint-Pierre et Miquelon Archives Départementales.

58.
Représentation théâtrale à Saint-Pierre à la Maison de Famille.
1908
35 x 50 cm
Paris, Association des Œuvres de Mer.

59.
Naufragés devant la Maison de Famille, en partance pour la métropole.
1910 (?)
35 x 50 cm
Paris, Association des Œuvres de Mer.

La pêche

60.
Calcul sur la consommation en morue des sujets du Roi, soit en France, soit dans les Colonies.
Paris, Archives Nationales. S. O. M.

61.
Pesche de la morue dans les différents ports de France
Postérieur à 1785.
Paris, Archives Nationales. S. O. M.

62.
Tableau des activités de pêche à la morue en 1875 sur les côtes de Terre-Neuve.
1765
Paris, Archives Nationales. S. O. M.

63.
État de la pêche à la morue faite par les Français en 1773.
1773
27 x 42 cm.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée.

64.
Carte de Saint-Pierre.
1780
41 x 29 cm.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée.

La pêche débute classiquement par la recherche de la boëtte, c'est-à-dire de l'appât pour les lignes : capelan, lançon, hareng, encornet, principalement. Une fois la boëtte prise, les pêcheurs arment leurs embarcations et la pêche commence.

65.
Prise du capelan à la Sallebarde sur une plage de Miquelon.
1910
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde ;

Le capelan est attrapé en grande quantité au début de l'été sur les plages de l'archipel avec des sallebardes sorte de grande épuisette. En mer, on utilisait des filets tournants ou senne.

66.
Pêche à l'encornet.
1905
35 x 50 cm
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde ;

67.
Séchage du capelan sur des claies ou vigneaux.
1905-1920
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde ;

68.
Séchage de l'encornet.
1903
20 x 30 cm.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée.

Le séchage ou le salage du capelan et de l'encornet était nécessaire pour leur conservation dans l'utilisation de la boëtte.

La pêche à la morue

69.
Embarquement du sel par un chaland dans le Barachois de Saint-Pierre.
Date inconnue.
35 x 50 cm.
La Rochelle, collection particulière.

70.
Boëttage des lignes à bord d'un trois mâts de Cancale.
1912
13 x 18 cm
La Rochelle, collection particulière.

Chaque ligne de fond peut mesurer jusqu'à 3 000 mètres de longueur et recevoir un hameçon par brasse. Une première opération sur le pont ou dans les goélettes consiste d'abord à appâter, c'est-à-dire à accrocher aux hameçons la boëtte utilisée : c'est le boëttage.

71.
Découpage de la morue.
1898
9 x 18 cm
La Rochelle, collection particulière.

72.
Distribution du courrier.
1905
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde. Paris, cliché Œuvres de Mer.

73.
Pesage de la morue.
1912
13 x 18 cm.

La Rochelle, collection particulière.
Saint-Pierre, Studio Andrieux.

74.
Découpage de la glace pour la conservation de la boëtte.
Début du XXe siècle.
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde. Paris.
Saint-Pierre, cliché Briand.

75.
Chargement de la glace sur les traîneaux.
Début du XXe siècle.
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.
Saint-Pierre et Miquelon, Studio Briand.

76.
Les Graves à Saint-Pierre.
Début du XXe siècle.
35 x 50 cm
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.
Saint-Pierre, cliché Briand.

77.
Un meulon.
Début du XXe siècle.
35 x 50 cm
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.
Saint-Pierre, cliché Briand.

78.
Un fumoir à poisson à Miquelon.
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.
Saint-Pierre, Studio Andrieux.

79.
Transport des morues séchées sur des brancards, à bord d'un trois mâts.
1910
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

Une fois prise la morue est rapportée à terre où elle est immédiatement préparée, étêtée, fendue, vidée, l'arête dorsale enlevée. La morue est lavée puis déposée sur les graves. Le séchage commence, composé en 10 phases que l'on nomme soleils. *

Après le 6e soleil, les tas de morues forment des amas appelés meulons qui restent ainsi 10 à 12 jours, puis de nouvelles opérations de séchages et rempilages se succèdent.
La morue sèche est par la suite prête à embarquer pour les Antilles et la métropole.
Ce sont de jeunes métropolitains âgés d'une quinzaine d'années, originaires le plus souvent de Saint-Malo ou de Granville, qui forment la main d'œuvre des graviers, chargés de préparer la morue et de la traiter sur les graves.

Goélettes et doris

80.
Mouillage des doris à l'Île aux Chiens ou île aux Marins.
1897
9 x 18 cm
Rochefort, collection particulière.

* Note du copieur : La morue n'était-elle pas salée auparavant ?

Cet emplacement était réservé aux pêcheries de l'armement Huet de Saint-Malo, installé à l'Île aux Chiens dès 1895.
Par la suite ces pêcheries furent rachetées par la Société « La Morue Française »

81.
Trois mâts de Fécamp et ses doris au large de Saint-Pierre.
1902
19 x 30 cm.
Saint-Pierre et Miquelon, collection particulière.

82.
Goélette de pêche saint-pierraise remorquée par ses doris en rade de Saint-Pierre.
1901
20 x 25 cm.
Saint-Pierre et Miquelon, collection particulière.

83.
Plan d'un doris de pêche.
dessiné par M. Lemaine.
1973
La Rochelle, collection particulière.

84.
Le 4 mâts goélette Lalpiakbat *
acheté par l'armement « La Morue Française » en 1918.
1918
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.
.
Le Lalpiakbat * fut dessiné pour le compte de la monarchie allemande comme contre-torpilleur lors de la première guerre mondiale. Coque en acier, 906 tonneaux de jauge, équipé de deux moteurs de 90 chevaux, il fut livré à la France comme dommage de guerre. Acheté par la « Morue Française » en 1918, équipé de 4 mâts, il fut considéré comme le plus grand des Terre-Neuvas.

85.
Trois mâts sur le slip.
1913
35 x 50 cm.
La Rochelle, Musée du Nouveau Monde.

* Note du copieur : Zazpiakbat !

A partir du milieu du XIXe siècle, grâce à l'essor des armements locaux et métropolitains, se développent à Saint-Pierre et Miquelon, les artisanats liés à la construction nautique : voiliers, calfats, forgerons, poulieurs, charpentiers.

86.
Changement de plusieurs bordages et calfatage par le charpentier de marine Pierre Hélène et le calfat Clément Vallée sur la dernière coque de goélette traditionnelle de Saint-Pierre.
Septembre 1979.
35 x 50 cm.
9 x 13 cm.
Paris, clichés mission CNRS.

87.
Travail de calfat par Clément Vallée sur le Mousse.
Septembre 1980.
35 x 50 cm.
9 x 13 cm.
Paris, clichés mission CNRS.

88.
Vue extérieure et intérieure de la forge de marine de M. P. Lebailly à Saint-Pierre en septembre 1980.
9 x 13 cm.
Paris, clichés mission CNRS.

89.
Échouerie de doris à l'Île aux Marins.
1980.
La Rochelle, collection particulière.

90.
Utilisation du doris saint-pierrais dans les pays du tiers-monde.
1981
Saint-Malo, cliché Clereaux (Claireaux).

91.
Tableau des différents engins de pêche.
Saint-Pierre, Musée.
– Plombs, vette, carré de ligne, gaffe avec dégorgeoir.
– Turlutte : d'origine esquimaude avec lequel on pêche l'encornet.

– Faux : hameçon double, fait en réunissant dos à dos des ains ou hameçons. On agitait cet instrument dans l'eau pour pêcher la morue lorsqu'elle se présentait en rangs serrés.
– Couteau trancheur droitier et gaucher, couteau piqueur.

92.
Chronomètre de marine.
Parkinson Fredsham.
1898
La Rochelle, collection particulière.

Appartenait à une des goélettes de l'armement Huet à l'Île aux Chiens.

93.
Longue-vue de pilote.
60 cm.
La Rochelle, collection particulière.

94.
Longue-vue.
La Rochelle, collection particulière.

95.
Compas de doris octogonal, à pointe sèche.
1930.
Ø 14 cm.
La Rochelle, collection particulière.

96.
Sac à huile de filage.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée

Sac en toile, placé à l'avant du doris, lors de très grosse mer, on filait l'huile pour empêcher la formation des crêtes des vagues.

97.
Morne.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée

Sorte de torche utilisée pour la signalisation de nuit.

98.
Canon pierrier.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée

Petit canon de signalisation, l'emploi des pierriers dans la brume pouvait fournir d'après l'écho, des indications sur la distance des côtes.

99.
Boîte à biscuit.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée

Cette boîte étanche, contenait les biscuits de marins que les pêcheurs emportaient comme provision de secours dans leur doris.

100.
Cap de mouton.
Ø 25 cm.
La Rochelle, collection particulière.

En bois, percé de trois trous dans lesquels passent les garants ou rides de haubans, il est fixé sur la cadène de hauban, qui amarre et ride les haubans contre les bordages.

101.
Chatte à lignes.
140 cm.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée

Sorte de grappin sans oreilles permettant de draguer des lignes de fonds perdues ou de soulager les chaînes de l'ancre du doris.

102.
Chaudrette ou coudrette.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée.

Genre de nasse, utilisée pour pêcher les bulots sur les bancs pour la boëtte.

103.
Chadburn.
140 cm, 25 kg.
La Rochelle, collection particulière.
.
104.
Corne à brume.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée.

D'origine américaine, utilisée sur les goélettes, elle pouvait s'entendre à une distance de plus d'un mille.

Maquette de doris saint-pierrais

105.
Maquette de doris construite par Jo Heudes.
80 cm.
Prix des Arts et Métiers,
Paris, collection particulière.

106.
Maquette de doris construite par Joël Lemaine.
80 cm.
La Rochelle, collection particulière.

107.
Maquette de doris construite par E. Jugan.
80 cm.
La Rochelle, collection particulière.

108.
Maquette de doris.
80 cm.
La Rochelle, Chambre de Commerce.

Faune locale

109.
BRANTA CANADENAIS ***1**
Bernache du Canada : Outarde
La Rochelle, Muséum d'Histoire Naturelle.

110.
SEMATORIA MOLLISIM *2
Eider Commun.
Mâle : dos blanc.
Femelle : Moyac.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée.

111.
ANAS CAROLINENSIS
Sarcelle à ailes vertes.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée.

112.
FRATERCULA ARTICA ***3**
Macareux artique : Calculot.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée.

113.
PLAUTIS ALLE *4
Mergule nain : Godillon.
Saint-Pierre et Miquelon, Musée.

*1 : Notes du copieur : lire *Branta canadensis*.
*2 : lire *Somateria mollissima*
*3 : lire *Fratercula arctica*, puis, Macareux arctique.
*4 : lire *Plautus alle*, maintenant : *Alle alle*.

114.
GADUS MORHUA
Morue des Bancs de Terre-Neuve.
La Rochelle, Muséum d'Histoire Naturelle.

115.
Crâne de phoque.
La Rochelle, collection particulière.

116.
Pince de homard géante.
La Rochelle, collection particulière.

117.
Oursins de Saint-Pierre.
Trouvés dans la dune entre Miquelon et Langlade.
La Rochelle, collection particulière.

118.
Coquillages et galets.
des plages des îles Saint-Pierre et Miquelon.
La Rochelle, collection particulière.

Réalisation : Imprimerie Rochelaise, rue des Géraniums, 17000 La Rochelle

Dépôt légal n° 568, 4e trimestre 1983

Copyright Musée du Nouveau Monde, La Rochelle - 1983

Photo de couverture : Construction traditionnelle à Saint-Pierre – 35 x 50 – La Rochelle – Musée du Nouveau Monde

Double page centrale : Les salines à Miquelon – Reproduction Musée du Nouveau Monde