

DE SAINT-PIERRE A SAINT-MALO, LA FAMILLE DAYGRAND

L'enquête sur le jeune Paul amène à s'interroger sur les raisons qui ont pu conduire cette famille qui semblait solidement implantée sur le territoire, à déménager en métropole et à s'installer à Saint-Malo.

Gustave Daygrand père – nous l'avons dit – est né le 18 février 1858 à Dax. Il est le fils d'un aide-commissaire à la marine originaire des Landes et d'une demoiselle Coste son épouse, elle-même fille d'un marin pêcheur de Miquelon devenu marchand. Gustave devient orphelin de père dès l'âge de huit ans. A 30 ans on trouve sa trace à Saint-Pierre, patrie de sa mère, où son jeune frère P[aul] Daygrand, l'avait précédé¹³.

Son mariage le 28 octobre 1891¹⁴ avec une autochtone (fille de l'influent Jean-Jacques Dupont), la naissance à Saint-Pierre de leur cinq fils, tout semble indiquer une volonté de s'installer durablement dans l'archipel. Mais à quel titre ? à quel niveau ?

L'activité du territoire tournant toute entière autour de La "Grande Pêche" sur les bancs de Terre-Neuve, le "négociant" ou "armateur" qu'il était, devait logiquement s'y trouver impliqué. Un entrefilet de l'Ouest-Eclair du 11 août 1902, nous indique qu'il vient d'être nommé président du Syndicat que viennent de constituer 62 des 64 armateurs de Saint-Pierre-et-Miquelon. Le 16 décembre 1902, le même journal, nous indique qu'il vient d'être également élu *Président de la Chambre de commerce de Saint-Pierre*, fonction qu'avait exercée son beau-père. En 1902, il apparaît donc comme l'"homme qui monte". Sept ans plus tard, pourtant, ce n'est plus qu'à titre de *Président d'honneur de la chambre de commerce de Saint-Pierre et Miquelon* qu'il cosigne "Rapport et communication présentés au congrès des anciennes colonies (11-18 octobre 1909)"¹⁵, textes édités par le "Comité de défense des intérêts de Saint-Pierre-et-Miquelon" dont il est un des vice-présidents. On y découvre qu'il est le rédacteur de la principale communication dont le titre est en soi un programme : "La situation économique des îles Saint-Pierre et Miquelon. Saint-Pierre port franc". Une idée défendue depuis 1904¹⁶.

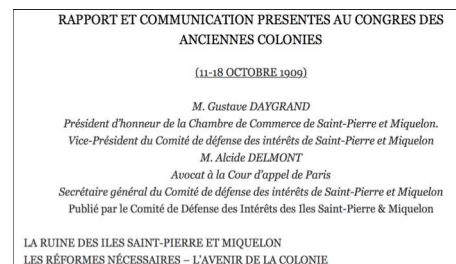
En 1909 Gustave Daygrand a encore des intérêts à Saint-Pierre-et-Miquelon mais il habite désormais Saint-Malo¹⁷.

Le rapport nous aide à comprendre pourquoi.

Les textes en sont trop longs pour être analysés ici en détail mais, à l'heure où l'Etat français vient de décider de faire de Saint-Pierre un grand port d'éclatement de "porte-conteneurs", la description et l'argumentaire ne manquent pas d'intérêt.

Les auteurs décrivent comment le "tarif général des douanes" de 1892 (priviliégiant les liaisons avec la métropole au détriment des liaisons avec les états américains) combiné aux dispositions découlant de l'Entente Cordiale – l'accord franco-anglais de 1904¹⁸ – et aggravé par l'augmentation des "frais de navigation" (compensant l'augmentation des dépenses administratives du territoire), avait fait passer la flotte locale de 220 (1900) à 43 navires (1909), fermé des chantiers sur l'archipel et provoqué l'exode de quelque 2000 personnes. Si on y ajoutait les désastres provoqués selon les rapporteurs par les chalutiers à vapeur sur les zones de pêche (insécurité, dragage des fonds ...) la catastrophe était totale.

La demande pressante adressée aux autorités de la République par le rapport est – dans un premier temps – le remplacement du Tarif douanier par une TVA et la création d'un entrepôt à Saint-Pierre, puis – dans un deuxième temps – l'établissement de conditions favorables à la mise en place d'un "port franc" conçu comme un point de relâche pour les équipages de la Grande Pêche et une plaque tournante du trafic à l'embouchure du Saint-Laurent. Les fonctions tertiaires priment, on le voit, sur la question de la pêche locale et des activités artisanales qui lui sont liées.



FRENCH SHORE

Le droit de jouissance exclusif de la France sur une portion du littoral de Terre-Neuve est une des dispositions du traité d'Utrecht (1713). Le *French Shore* est déplacé au Nord-Ouest de l'île au traité de Versailles (1783). Les habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon en bénéficient en 1815 lorsqu'ils réintègrent la souveraineté française.

Ces droits de pêche exclusifs ajoutés au droit de s'installer – temporairement – sur le littoral pour traiter le poisson, indisposent le gouvernement de Terre-Neuve institué en 1855. Les tensions aboutissent en 1882 à l'institution du Bait Bill qui interdit aux Terre-Neuviens le commerce de la boîte avec leurs voisins de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Mais c'est le traité de 1904, signé entre les métropoles, qui ruine le *French Shore*, en mettant fin au droit d'installation dont profitaient des "homarderies" et en supprimant l'exclusivité du droit de pêche.

AT



¹³ Source : *arrivées et départs des passagers* in www.arche-musee-et-archives.net. Cet oncle de "notre" Paul est sans doute son parrain. Au recensement de Saint-Pierre de 1892 Aglaé, veuve Daygrand habite avec Paul chez un "parent" Léoni Coste, célibataire et armateur. Selon le recensement de 1897 elle est devenue "épouse Coste". Origine de l'armement "Coste et Cie" de Saint-Malo où Aglaé meurt en juin 1915 ?

¹⁴ Source : tables décennales de Saint-Pierre in <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/anom/fr> (archives nationales d'outre-mer)

¹⁵ Source : <http://www.saintpierreetmiquelon.net/11101909-rapport-presente-au-congres-des-anciennes-colonies/>

¹⁶ Cf. en page 7 la "une" du numéro du 23 juillet 1904 du "Réveil Saint-Pierrais" qui expose la situation et réclame un port franc. (en gras)

¹⁷ Nous situons le départ de la famille à la fin 1907 (départ de madame Daygrand et 3 enfants). Source : voir note 13

¹⁸ Elles privent l'archipel du "*French Shore*, sur la côte duquel les goélettes avaient toujours la ressource de s'approvisionner d'appâts". (Voir encart ci-dessus.)



Goélette latine



Trois-mâts latin



Ouest-Eclair (5/2/1917)

Nous remarquons parmi les membres d'honneur de ce "lobby" qu'est le "Comité", de hautes personnalités (Paul Doumer, Paul Deschanel...) et une vingtaine de parlementaires des départements côtiers¹⁹, mais nous voyons surtout que quatre des cinq vice-présidents sont armateurs : LE BORGNE (Fécamp), LAPAULOUE (Granville), CLEMENT (Saint-Servan) et, bien sûr, DAYGRAND (Saint-Malo).

Gustave Daygrand sait de quoi il parle lorsqu'il avance que *"tous les navires [du territoire] dont le tonnage le permettait, allèrent armer dans les ports de France afin d'échapper aux charges nombreuses qui résultaient du Tarif Général et de pouvoir bénéficier des avantages de l'armement métropolitain"* : même s'il a conservé des intérêts à Saint-Pierre, il a été un des acteurs de la fuite et pas des moindres.

En février 1912, à l'occasion d'un conflit opposant les armateurs de Saint-Malo avec les marins de Cancale qui les traitent "d'escrocs et de voleurs", nous apprenons dans la presse que Gustave Daygrand est de nouveau en première ligne en tant que président du "Syndicat des armateurs"²⁰.

A-t-il pour autant une flotte considérable ? Que représentent une flotte composée d'un "deux mâts" (goélette latine) et de trois "trois mâts" par rapport à l'ensemble de la flotte locale ?

Les navires qu'on lui connaît, en effet, en 1907, grâce à l'Ouest-Eclair sont : l'*Agile*, goélette latine, le *Victoria*, trois-mâts latin, le trois-mâts *Cérès* et l'*Ophélia* qui était un trois-mâts goélette. L'année suivante, ces navires étant attribués à l'armement "Coste et Cie", il y a lieu de penser que Daygrand se cache dans le "Cie" car on retrouve par la suite (1912) le nom de l'*Ophélia* avec celui de *La Magicienne*, dans l'armement Daygrand.

Ces navires étaient susceptibles de changer de cargaison. En 1902 le trois-mâts *Cérès* est capable d'acheminer de Saint-Pierre à Saint-Malo, quelques 260 passagers. L'année suivante ce seront 150 000 morues ²¹ !

De tous ces voiliers, l'*Ophélia* est pour son malheur, le mieux connu : il a été détruit le 23 janvier 1917, par l'équipage du sous-marin allemand UC17, commandé par l'enseigne de vaisseau Ralph Wenninger.

L'évènement survenu en entrée de Manche, au sud-ouest des îles Scilly, a eu les honneurs de la presse et nous est connu par un rapport du consul de France à Liverpool où le vapeur espagnol *Donata*, a débarqué les quatre membres d'équipage survivants (voir ci-contre p13). Ils avaient évacué l'*Ophélia* sur le doris²². tandis que le capitaine, le second et un matelot embarquaient sur le canot de sauvetage qui lui, n'a pas été retrouvé. Ses occupants ont été déclarés "morts pour la France"²³.

L'*Ophélia* était un trois-mâts goélette de 159 tx de jb (jauge brute) et 120 tx de jn (jauge nette), construit en 1902 aux chantiers de Shelburne (au sud de la Nouvelle Ecosse, non loin de Saint-Pierre donc) pour l'armement Coste & Cie de Saint-Malo. Il était armé pour la pêche à la morue avec séchage : le poisson pêché à la ligne de fond sur les "bancs" était salé et séché à terre, dans des sécheries, par une partie de l'équipage.

En 1917 toutefois, lors de son naufrage, il était armé au cabotage. Parti du Portugal — où il avait peut-être débarqué de la morue — il revenait à Saint-Malo, chargé de sel et de vin.

¹⁹ Parmi eux, pour l'Ille et Vilaine : GARREAU (ancien sénateur d'I&V), GUERNIER (qualifié de "député de Saint-Malo" !) LE HERISSE (député d'I&V), LEMARIE (sénateur d'I&V) et SURCOUF (député d'I&V)

²⁰ Ouest-Eclair du 15 février 1912.

²¹ Ouest-Eclair du 27-11-1912 et du 23-2-1903.

²² Embarcation à fond plat de taille modeste utilisée par les "ligneurs" lorsqu'ils quittaient le navire pour aller pêcher le poisson sur les bancs.

²³ Tout l'équipage, capitaine compris, était originaire des quartiers de Paimpol et Lannion. Source : Forum MesDiscussions.Net. pages14-18.mesdiscussion.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine-1914-1918/ophelia-goelette-armement-sujet_2499_1.htm

Ces quelques indications complémentaires permettent de mieux situer la famille du jeune Paul Daygrand.

Paul dont nous ne connaissons que ce que nous en disait la courte notice du Livre d'Or :

"Elève du lycée d'octobre 1906 à juillet 1913; Tué à Saint-Jean-sur-Tourbe le 1^{er} mars 1915".

Croix de guerre

Médaille militaire

1^{ère} citation [datée du 17 mars 1915, date sans doute de l'inscription à l'ordre du régiment ; voir note 11] :

"Engagé de la classe 1916, s'est fait remarquer dès le baptême du feu par son sang-froid et son courage".

2^{ème} citation :

"Sous-officier brave et courageux, s'est distingué en maintes circonstances. Tombé glorieusement, le 1^{er} mars 1915" [24 octobre 1919].

Paul a eu moins de chance que ses deux frères Gustave et Gabriel — eux aussi mobilisés — et qui sont revenus de la guerre.

Gustave, blessé devant Verdun en juillet 1916, — blessure dont il gardera des séquelles — restera militaire.

Gabriel son puîné, entré à Navale en 1916, et devenu lieutenant de vaisseau, se tuera dix ans plus tard à Cherbourg, lors de manœuvres à bord d'un hydravion. Cet accident de 1926 causa une émotion d'ampleur nationale.

Gabriel est enterré aux côtés de son frère.

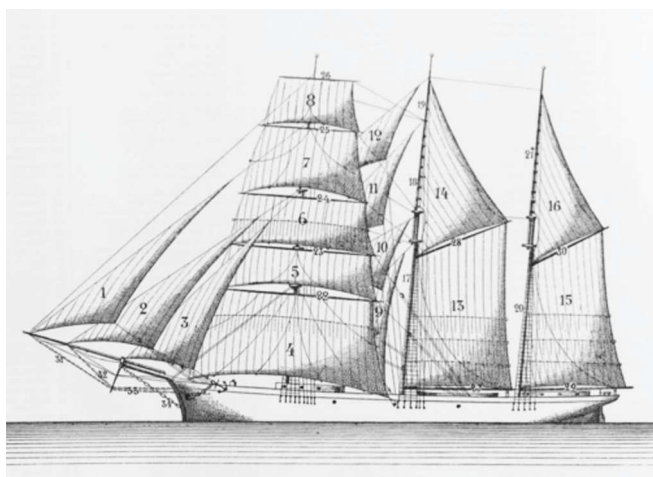
*

L'enquête initiée par Catharine et Tilana sur ce jeune homme de leur âge qui — à cent ans de distance — avait capté leur attention, nous a permis d'approcher certaines réalités de la guerre :

- en nous menant en Champagne au cœur d'une des premières grandes batailles de la "guerre de tranchées".
- en nous faisant vivre un des drames de la guerre sous-marine qui s'est joué, un après-midi de janvier 1917, au large d'Ouessant.

Elle nous a permis aussi de toucher du doigt la décadence, au début du XX^{ème} siècle, d'un territoire négligé, celui de Saint-Pierre-et-Miquelon et à travers lui de nous intéresser aux acteurs de la pêche morutière à l'époque des derniers voiliers.

Agnès Thépot



Trois-mâts goélette

DOCUMENT

Note du consul de France à Liverpool,
Monsieur BARRIEU au ministre (Fév. 1917)

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le trois-mâts goélette OPHELIA, du port de Saint-Malo, a été coulé par 49°08N et 06°12W par un sous-marin ennemi le 23 janvier 1917. Quatre membres de l'équipage ont été recueillis en mer par le vapeur espagnol DONATA et viennent d'arriver à Liverpool, d'où je les rapatrie aujourd'hui même sur Saint Malo via Southampton.

Je joins ci-incluse une déposition des marins recueillis, relatant les circonstances dans lesquelles OPHELIA a coulé.

Ont comparu devant moi :

LERAY Louis 42 ans Maître d'équipage

LEPAGE Louis 28 ans Matelot

BRIEND François 18 ans Novice

MOREAU Jean 16 ans Mousse

Lesquels ont déclaré :

"La goélette OPHELIA, du port de Saint Malo a quitté Lisbonne le 29 décembre 1916 avec un équipage de 7 hommes et un chargement de sel et de vin à destination de Saint Malo.

Le 23 Janvier 1917 à 15h00, un sous-marin allemand a fait son apparition et nous a accostés. Deux hommes du sous-marin sont montés à bord et nous ont donné l'ordre de quitter le navire. Le capitaine et deux hommes ont embarqué dans le canot et nous sur le doris. Nous nous sommes éloignés du voilier que les Allemands ont fait sauter au moyen de bombes placées à bord.

Vers 20h00, les deux embarcations se sont séparées et nous n'avons plus revu le canot. A 10h00 le lendemain, nous avons été recueillis par le vapeur DONATA qui nous a débarqué le 29 janvier à Liverpool".

Suivent les signatures des déposants

LES OBSEQUES DU LIEUTENANT DE VAISSEAU DAYGRAND

Après les cérémonies de Cherbourg, le corps de notre compatriote, M. le lieutenant de vaisseau aviateur Daygrand avait été dirigé sur Saint-Malo où il est arrivé hier après-midi à 15 heures.

Un détachement de marins de l'Ancre, navire-école de pilotage, rendait les honneurs funèbres, entourant le corbillard sur lequel reposait le cercueil recouvert du drapeau tricolore.

Le deuil était conduit par M. Daygrand, père du défunt et les membres de la famille. Les officiers de marine de l'école de pilotage, les officiers du 71^e et une délégation d'officiers de marine de Cherbourg suivaient le convoi funèbre, ainsi qu'une foule nombreuse prenant part au deuil cruel et imprévu de la famille Daygrand.

Le cortège s'est dirigé vers le cimetière de Saint-Malo où l'inhumation a eu lieu.

Nous renouvelons à M. Daygrand et à sa famille nos plus vives condoléances.