

En 1744,
le statut
d'avant-poste
militaire de
Port-La-Joye
a été rétrogradé
et, pendant l'hiver,
les troupes ont été
mises en garnison à
Havre-Saint-Pierre.
Renforcées de leurs
alliés mi'kmaq
et acadiens, les
troupes se sont
engagées... contre
les Anglais...



Cette augmentation a eu lieu malgré quelques sinistres tels qu'une épidémie de souris dévastatrice en 1738, et des incendies de forêt en 1736 et 1742. Ceux-ci ont détruit forêts, maisons et cultures à Havre-Saint-Pierre et le long de la rivière Hillsborough. Plusieurs administrateurs militaires à Port-La-Joye ont recommandé que le quartier général de la colonie soit déménagé à Havre-Saint-Pierre puisque cet endroit s'avérerait plus convenable comme avant-poste principal du roi. Pour appuyer leurs arguments, ils se référaient à la supériorité de la pêche, de l'agriculture et du commerce ainsi qu'une population plus élevée. Toutefois, le ministre responsable a refusé leur proposition en raison de l'incapacité du havre d'accueillir les vaisseaux du roi.⁶ En 1744, le statut de l'avant-poste militaire de Port-La-Joye a été rétrogradé et, pendant l'hiver, les troupes ont été mises en garnison à Havre-Saint-Pierre. Renforcées de leurs alliés mi'kmaq et acadiens, les troupes se sont engagées dans une action militaire contre les Anglais de la Nouvelle-Angleterre à la rivière Hillsborough en juin 1745. Nous croyons qu'au cours de la bataille, ils auraient tué quelques soldats anglais et en capturé vingt-huit ainsi qu'un vaisseau anglais, avant de regagner Havre-Saint-Pierre et d'embarquer pour Québec en août 1745.⁷

L'administration française fut de retour en 1748, année qui marqua la restitution de l'Île Saint-Jean à la France grâce au traité d'Aix-la-Chapelle. Encore une fois, Port-La-Joye est devenu le port principal et le siège du gouvernement. Marin, pêcheur et marchand, François Douville a fait construire un moulin à farine à Havre-Saint-Pierre pour prendre avantage de la croissance économique. Malgré les tensions militaires entre les Anglais et les Français en Amérique du Nord, les habitants de l'Île

Saint-Jean ont pu poursuivre leur vie tranquille de culture et d'élevage.

À sa plus belle époque pendant les années 1750, Havre-Saint-Pierre était une communauté très prospère. Des fouilles récentes entreprises par Parcs Canada sur la côte nord de la baie de Saint-Pierre à Greenwich ont permis de découvrir la propriété d'un forgeron. L'archéologue Rob Ferguson a déclaré que des morceaux de porcelaine ont été trouvés ainsi que des verres de vin et de la vaisselle allemande, anglaise et française. Il a rapporté que : « Ces gens n'étaient pas que de simples paysans; ils étaient des entrepreneurs, ils avaient des surplus et de l'argent pour acheter des articles de luxe » (traduction de l'auteur).⁸ Le village comptait une belle église et un presbytère ainsi qu'un curé. De toute évidence, il s'agissait d'une communauté complète, prospère et indépendante. Afin de fournir un moyen de transport plus efficace entre Port-La-Joye et Havre-Saint-Pierre, une route fut construite afin de lier le haut de la rivière Hillsborough à ce qui était devenu le centre commercial le plus important de l'Île Saint-Jean.

La visite de Louis Franquet en août 1751

La meilleure description du chemin allant à Havre-Saint-Pierre est celle de l'ingénieur français Louis Franquet qui, dans sa capacité d'inspecteur général des fortifications, a préparé un compte-rendu détaillé de son voyage d'inspection à l'Île en 1751. Ordonné par le roi à dessiner des fortifications pour protéger l'Île Royale et l'Île Saint-Jean contre les Anglais, suite au traité d'Aix-la-Chapelle de 1748, Franquet soumet un rapport qui est considéré par la plupart des historiens comme un portrait réaliste de ce qu'il a vu et vécu. Contrairement à d'autres voyageurs, il n'avait pas l'intention

6 Barbara Schmeisser, *op.cit.*, pp. 20-31.

7 A. W. Warburton, *A History of Prince Edward Island*, Barnes and Co., Saint John, N.B., Section C., pp. 1-2.

8 Mary MacKay, «Buried Treasures», *The Guardian*, Charlottetown, P.E.I., July 26, 2003, Section C., pp. 1-2.