



Feuille Officielle

DES ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

PARAISSANT LE JEUDI DE CHAQUE SEMAINE.

PRIX DES ANNONCES :

UNE A SIX LIGNES. 3 FRANCS.
CHAQUE LIGNE AU-DESSUS. . . 0 FR. 40 CENT.

Les répétitions d'avis judiciaires, sans modifications, seront payées à raison de moitié du prix déterminé ci-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.

NUMÉRO 55.

JEUDI 10 JANVIER 1867.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

UN AN. 15 FRANCS.
SIX MOIS. 8 »
TROIS MOIS. 4 »
UN NUMÉRO 0 FR. 50 CENT.

PARTIE OFFICIELLE.

ERRATA. Une erreur qu'il importe de rectifier s'est glissée dans la publication de l'arrêté du 31 décembre 1866, sur les alcools et le tabac, dans la *Feuille* du 3 janvier courant.

L'article 3 dudit arrêté doit être lu ainsi :
Art. 3. Cette taxe est fixée comme suit :

Pour les Boissons.

Dix francs par hectolitre de liquide marquant 89° centigrades, soit 35° 72 à l'aréomètre Cartier et au-dessus.

Cinq francs par hectolitre de liquide marquant 43° centigrades, soit 17° 35 à l'aréomètre Cartier et au-dessus.

ARRÊTÉ rendant exécutoire le budget des recettes et des dépenses ordinaires et extraordinaires du service Local pour l'exercice 1867, ainsi que le tarif des taxes locales.

Saint-Pierre, le 31 décembre 1866.

NOUS COMMANDANT DES ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON,

Vu l'article 9 de l'ordonnance organique du 18 septembre 1844 ;

Vu les articles 33, 34, 35, 38 et 44 du décret financier du 26 septembre 1855,

Sur le rapport de l'Ordonnateur,

Le Conseil d'Administration entendu,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Article 1^{er}. Le budget des recettes et des dépenses ordinaires et extraordinaires du service Local pour l'exercice 1867, est arrêté et rendu exécutoire tel qu'il est détaillé aux ta-

bleaux A et B ci-annexés, se résumant comme suit, savoir :

RECETTES.

Recettes ordinaires. 243,244 44
Recettes extraordinaires. . . . 38,000 00
Total. 281,244 44

DÉPENSES.

Dépenses ordinaires. 243,244 44
Dépenses extraordinaires . . . 38,000 00
Total. 281,244 44

Art. 2. Les contributions directes et indirectes seront perçues pour 1867 conformément au tarif ci-annexé et aux dispositions des ordonnances et arrêtés existants.

Art. 3. A compter du 1^{er} janvier 1867, les licences de cabaretiens réglées par les arrêtés du 21 octobre 1859 et 26 mars 1863, seront portées :

A 600 fr. par an, à St-Pierre et l'île aux Chiens.

A 160 fr. par an, à Miquelon.

Art. 4. Le droit spécial aux navires métropolitains réglé par l'arrêté du 18 juillet 1863 sera perçu à partir du 1^{er} janvier 1867 à raison de 50 centimes par tonneau de jauge pour tout navire français n'appartenant pas à un établissement de sécherie.

Art. 5. A partir du 1^{er} janvier 1867, un droit dont la perception sera réglée par un arrêté approuvé par nous en séance du conseil de ce jour, sera perçu sur les alcools et tabacs introduits dans la colonie.

Art. 6. Toutes contributions directes et indirectes autres que celles approuvées par le présent arrêté, à quelque titre ou sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, sous peine

contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et tarifs et ceux qui en feraient le recouvrement, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition, pendant trois années contre tout receveur, percepteur et individu qui en auraient fait la perception, et sans que pour exercer cette action devant les tribunaux il soit besoin d'une autorisation préalable (article 14 du décret du 26 septembre 1855).

Art. 7. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au Journal et au Bulletin officiels de la colonie.

Saint-Pierre, le 31 décembre 1866.

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

TARIF

Des Taxes locales aux Iles Saint-Pierre et Miquelon pour 1867.

CONTRIBUTIONS DIRECTES.

IMPÔT FONCIER.

(Décret du 7 novembre 1861. — Arrêté du 6 septembre 1862.)

5 p. 100 sur la valeur locative des maisons avec terrains et dépendances.

5 p. 100 sur la valeur locative des grèves et autres établissements commerciaux.

2 p. 100 sur la valeur locative des propriétés rurales.

CONTRIBUTION DES PATENTES.

(Arrêtés des 27 décembre 1847, — 21 octobre 1859, — 3 novembre 1860, — 18 juillet 1863.)

Tarif des maisons imposées à raison de l'importance de leurs affaires.

4^e CLASSE. — Commerçants faisant 300,000 francs d'affaires et au-dessus 600 fr.

FEUILLETON.

UNE SŒUR DE LA BRINVILLIERS

Il y a bien des années, je parcourais les montagnes de la Corrèze, une canne de jône à la main, un cigare de Manille aux lèvres, en véritable coureur de nouvelles ; je venais d'assister aux lugubres débats à la suite desquels M^{me} Lafarge avait été condamnée aux travaux forcés, et, pour faire trêve aux noires impressions de l'audience, je m'étais empressé de jeter à la poste mon compte rendu, et de m'enfoncer dans les riantes campagnes que les blanches maisonnettes couvraient comme une guirlande de marguerites.

J'étais depuis une heure environ dans un sentier bordé de violettes parfumées et de roses sauvages, lorsqu'un cri de joie se fit entendre derrière moi.

— C'est lui ! lui, notre ami !

Etonné de cette interpellation, je me retournai avec empressement et je vis devant moi deux frais

visages dont j'avais perdu, ingrat que j'étais ! le tendre souvenir.

— Sir Anthony ! m'écriai-je, toi ici ?

Puis, m'avancant vers la jeune dame qui se penchait nonchalamment à son bras, je la saluai profondément.

— Votre main, me dit Pulchérie ; ne sommes-nous pas amis comme toujours ?

Je saisis cette charmante main qu'on me tendait... Je portai à mes lèvres ces doigts mignons au bout desquels brillaient des ongles roses... Je jetai un regard de remerciement à Pulchérie, la belle épouse de sir Anthony.

— Comment ! me dit Anthony, toi ici ! toi, mon vieux camarade d'Oxford ?... Toi, avec lequel je me suis boxé cent fois par honneur national, je te retrouve en ce pays, et il faut que ce soit moi qui t'offre l'hospitalité ? Tu as oublié de frapper à ma porte ?

— J'ignorais, mon bon Anthony, que tu habitasses la Corrèze ; je te quittai à Paris, un mois après cet heureux jour qui te rendit l'époux de la plus gracieuse des femmes.

En prononçant ces paroles, je regardai Pulchérie. O surprise ! mon compliment avait produit un singulier effet... Pulchérie pâlit...

— Tais-toi ! malheureux ! tu ignores mon malheur ! la mort !... me dit sir Anthony.

Il n'acheva pas. Je demeurai confus, ne sachant

comment interpréter les signes équivoques que je remarquais dans la conduite des deux époux.

En ce moment, midi vint à sonner ; nous parûmes sortir d'une profonde rêverie.

— Viens, me dit sir Anthony, le déjeuner nous attend. Il y a au château une chambre d'ami, tu l'occuperas quelques jours, je l'espère.

Puis, me parlant à l'oreille, il ajouta :

— Ce soir, quand nous serons seuls, je te dirai tout... tu connaîtras mon malheur.

Je suivis mes hôtes au château, mais je ne m'y amusai pas. Malgré l'amabilité de Pulchérie, malgré la cordiale amitié de sir Anthony, quelque chose me glaçait le cœur... c'était le repas...

Imaginez-vous que tous les mets les plus délicats étaient placés devant nous, et pourtant sir Anthony ne mangeait pas ; il regardait ce luxe gastronomique sans se sentir la moindre envie d'en jouir.

— En vérité, lui dis-je, Anthony, tu m'étonnes, toi, le plus sybarite de nos gourmands parisiens, toi, qui demeurerai quelquefois en extase devant une poularde ou un ananas des Frères Provençaux, tu es devenu sage comme un trappiste.

— Je n'ai pas faim, murmura sourdement l'époux de Pulchérie, en baissant les yeux.

— Mange donc, mon ami, ajouta la jeune dame d'une voix tremblante. Ce pâté est excellent, dit-on, veux-tu en goûter ?

— Non, non ! s'écria vivement Anthony, je me contente de ce lait, que j'ai trait moi-même, et de

2 ^e CLASSE. — Commerçants faisant de 2 à 300,000 francs.	400 fr.
3 ^e CLASSE. — Commerçants faisant de 150 à 200,000 francs.	300
4 ^e CLASSE. — Commerçants faisant de 100 à 150,000 fr. d'affaires.	200
5 ^e CLASSE. — Commerçants faisant de 50 à 100,000 francs.	150
6 ^e CLASSE. — Commerçants faisant de 20 à 50,000 francs.	100
7 ^e CLASSE. — Commerçants faisant moins de 20,000 francs et diverses industries.	50
8 ^e CLASSE. — Diverses professions.	25
9 ^e — — — — —	15
10 ^e — — — — —	10
CLASSE SPÉCIALE des goëlettes locales, par tonneau de jauge.	» 60 c
PATENTE DE SÉCHERIE, 50 fr. par an par chaque établissement de pêche recevant des navires métropolitains.	

CONTRIBUTIONS INDIRECTES.

DROIT spécial aux navires métropolitains, 25 c. par tonneau de jauge, 50 c. pour les navires armés sans sécherie (arrêtés du 18 juillet 1863, du 31 décembre 1866).

DROIT sur les marchandises étrangères (arrêtés du 27 décembre 1847, 14 août 1845 et 29 octobre 1864).
2 p. 100 pour les importations par navires étrangers de toute provenance ou par bâtiments français venant des pays étrangers hors d'Europe.

1 p. 100 pour les importations par bâtiments français venant des pays d'Europe ou des colonies françaises.

IMPÔT de consommation sur les alcools et boissons spiritueuses :

05 c. par litre d'alcool au degré consommable.
10 c. par litre au degré 316 et au-dessus.

IMPÔT de consommation sur les tabacs :

20 c. par kilogramme.
10 fr. par millier de cigares.

(Arrêté du 31 décembre 1866.)

TAXES accessoires de navigation (arrêtés des 9 décembre 1837, 27 décembre 1847, 26 janvier 1847 et 5 décembre 1859).

DROITS d'ancrage, de tonnage, de feu, sanitaire : Ces droits sont appliqués à raison d'un tarif variable à raison du tonnage des bâtiments.

DROITS de francisation et de congé (arrêté du 17 juillet 1843) :

Francisation simple ou exceptionnelle, 69 c. par tonneau.

Congé annuel, 1 franc par congé.

DROIT de jaugeage (arrêtés des 8 septembre 1843 et 4 mai 1844), pour mémoire. — Ce droit est perçu au profit des officiers jaugeurs auxquels il est remboursé.

DROIT de quai fixé suivant le tonnage des bâtiments (arrêté du 24 août 1864).

LICENCES DE CABARETIERS { 600 fr. à Saint-Pierre.
160 à Miquelon.

(Arrêtés des 21 octobre 1859, 26 mars 1863, et 31 décembre 1866.)

PRODUITS DIVERS.

PRODUITS de la poste aux lettres (arrêté du 16 avril 1854).

PRODUITS de lavoirs publics (arrêté des 5 fév. 1859).

LOCATION du ponton de carénage (arrêté du 18 mars 1852).

LOCATION des propriétés domaniales.

VENTES et cessions de terrains domaniaux.

PRODUIT des amendes et confiscations.

RÉTRIBUTIONS scolaires (arr. du 26 octobre 1866).

TRANSCRIPTIONS hypothécaires.

PRODUIT du greffe (arrêtés des 24 octobre 1844 et 4 mars 1850).

DROIT sur les ventes publiques (arrêtés des 2 mai 1846 et 4 juillet 1856).

TAXE sur les voitures et charrettes (arrêté du 24 août 1864).

TAXE sur les passeports.

LOCATION de places sur le quai, 5 francs par place (arrêté du 19 octobre 1866).

PRODUITS des bains publics.

PRODUITS de l'imprimerie.

RECETTES diverses éventuelles.

SUBVENTION portée au budget de la métropole.

Les dispositions des décrets et ordonnances, règlements et arrêtés en vigueur dans la colonie sont maintenus en tout ce qui n'est pas contraire au présent tarif.

Saint-Pierre, le 31 décembre 1866.

Le Commandant,

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

ARRÊTÉ rendant exécutoires les rôles de la contribution foncière et des patentes pour l'année 1867.

Saint-Pierre, le 31 décembre 1866.

NOUS COMMANDANT DES ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON,

Vu les articles 13 et 102 de l'ordonnance organique du 18 septembre 1844 ;

Vu le décret du 7 novembre 1861 portant création de l'impôt foncier dans la colonie, ensemble l'arrêté du 6 septembre 1862 rendu pour l'exécution dudit décret ;

Vu les arrêtés des 27 décembre 1847 et 29 octobre 1859 pour la contribution des patentes et celui du 3 novembre 1860, portant nouvelle fixation de ce droit ;

Sur la proposition de l'Ordonnateur,

Le conseil d'Administration entendu,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Article 1^{er}. Sont déclarés exécutoires pour l'année 1867, les rôles de la contribution foncière et de la contribution des patentes, montant, savoir :

CONTRIBUTION FONCIÈRE.

Pour St-Pierre, à la somme de 5,535 95
Pour Miquelon, — 228 75

CONTRIBUTION DES PATENTES.

Pour St-Pierre, à la somme de 10,352 50
Pour Miquelon, — 587 50

Art. 2. Le recouvrement des dits rôles se poursuivra conformément aux lois et arrêtés sur la matière.

Art. 3. Les contribuables auront, pour s'acquitter sans frais, des droits de patente, savoir : pour le 1^{er} semestre jusqu'au 1^{er} mai 1867 ; pour le 2^e semestre jusqu'au 1^{er} novembre de la même année.

Art. 4. L'Ordonnateur est chargé de l'exé-

cution du présent arrêté qui sera publié au Journal et au Bulletin officiels de la colonie et déposé au contrôle colonial.

Saint-Pierre, le 31 décembre 1866

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

Par arrêté du Commandant des Iles Saint-Pierre et Miquelon, pris sur la proposition de l'Ordonnateur, dans la séance du conseil d'administration du 31 décembre 1866, les terrains indiqués ci-dessous ont été concédés à titre gratuit aux personnes dénommées ci-après :

1^o Au sieur Littayé père, pour l'établissement d'une glacière, un terrain situé au nord de la ville, borné au Nord par un terrain vague, au Sud par la rue Brue, à l'Est par un terrain vague et à l'Ouest par la rue Bisson ;

2^o Au sieur Gravé (Jean), un terrain situé à Saint-Pierre au Nord-Ouest de la ville, borné au Nord par la rue Boursaint, au Sud par un terrain vague, à l'Est par la rue Granville et à l'Ouest par un terrain vague ;

3^o Au sieur Joret (Jean), un terrain situé à Saint-Pierre au Nord-Ouest de la ville, borné au Nord par la rue de la Fauvette, au Sud par la concession Juin, à l'Est par la concession Duquesnel (Baptiste) et à l'Ouest par un terrain vague ;

4^o Au sieur Lemétayer (Alphonse), un terrain situé à Saint-Pierre au Nord de la ville, borné au Nord par un terrain vague, au Sud par la rue Borius, à l'Est par un terrain vague et à l'Ouest par la rue Bisson ;

5^o Au sieur Nouvel (Paul), un terrain situé à l'île aux Chiens, au Sud du mont à Regret, borné au Nord par le mont à Regret, au Sud par un terrain vague, à l'Est par une rue projetée et à l'Ouest par un terrain vague.

Ces concessions sont faites à charge par les concessionnaires, sous peine de déchéance, d'avoir bâti une maison sur chacun des terrains, dans un délai de deux ans, et de verser à la caisse de bienfaisance une somme de vingt francs.

6^o Au sieur Gautier (Valéry) fils, un terrain situé à Saint-Pierre, au Sud-Est de l'étang Coudreville, borné au Nord par un terrain vague, au Sud par la propriété du demandeur, à l'Est par le goulet de l'étang et à l'Ouest par la propriété Cormier (Onézime).

Ce terrain, destiné à un chantier de construction, devra, sous peine de déchéance, être comblé dans sa partie actuellement submergée par l'étang Coudreville, dans un délai de deux ans, et le concessionnaire devra sous la même peine verser la somme de vingt francs au bureau de bienfaisance.

ce pain que j'achète au premier paysan que je rencontre.

— Oh ! la bizarre manie, tu tournes à l'églogue ; tu deviendras un Némorin tout pur ; un baronnet anglais qui trait les vaches. Ah ! ah ! ah !

Et je partis d'un grand éclat de rire. Pulchérie se semblait troublée ; quant à Anthony, il me dit à part :

— Paix ! au nom du ciel ! pas un mot de plus sur ce sujet ! ce soir, tu sauras tout...

A cette injonction, je gardai le silence et j'attendis avec impatience l'heure de ce rendez-vous dans lequel tant de bizarres révélations devaient m'être faites. A la fin, il arriva. Je me rendis dans la chambre qui avait été préparée pour moi. On ne tarda pas à frapper à la porte.

C'était sir Anthony en personne.

Lorsqu'il eut fait tourner la clé deux fois dans la serrure, pour se prémunir contre tout indiscret, il se jeta dans mes bras et se mit à pleurer comme un enfant. — Anthony, mon ami, lui dis-je, qu'as-tu ? Parle, confie-moi tes chagrins.

— Je suis le plus malheureux des hommes ! Ecoute, tu sais comment, à Paris, j'épousai Pulchérie ; elle était orpheline, fille de haute maison, sage, pauvre et belle, précieuses qualités lorsqu'elles se trouvent dans celle que l'on aime ; eh bien ! en unissant mon sort au sien, je croyais vraiment au bonheur ; je ne soupçonnais pas un mystère qui m'a été révélé depuis.

— Parle, quel mystère ?

— Eh bien ! Pulchérie, la belle et douce Pulchérie est descendante de la marquise de Brinvilliers, l'empoisonneuse, ce Machiavel en jupon qui effraya le dix-septième siècle, pourtant si effronté... Pulchérie, qui ne rougit pas de cette lugubre parenté, semble avoir passé clandestinement sa jeunesse dans l'étude des substances dangereuses et dans l'analyse des plus terribles réactifs. Sa science incompatible avec ses devoirs d'épouse, m'épouvante au au dernier degré.

— Cette parenté est, en effet, digne de remarque, aujourd'hui que l'histoire a consacré cette triste célébrité, mais je ne vois rien là qui puisse justifier ton trouble, ton hypochondrie.

— Mon Dieu ! s'écria Anthony, je soutiens que les femmes, ces délicates intelligences, ces sensitives sur lesquelles le moindre toucher réagit, sont comme les fruits dorés de l'automne ; quelle que soit leur beauté, si vous mettez un fruit gâté parmi eux, il gâtera tous les autres... Pulchérie est une femme perdue.

— Perdue !

— A jamais... De même que la Brinvilliers a empoisonné ses proches, de même Pulchérie cherche ma mort par esprit d'imitation.

— Folie, vision ! m'écriai-je ; tu es malade...

— Du tout... Parmi les mets dont ma table est couverte, il en est un que chaque soir elle empoisonne ; dans l'espoir que j'y toucherai.

— Mon pauvre Anthony, tu perds la tête !

— Plût à Dieu que je me fusse trompé, je ne serais pas réduit à me méfier d'une femme criminelle que j'aime encore... que j'aime toujours... C'est pourquoi je ne l'ai pas dénoncée à la police.

— En vérité, mon ami, dis-je à Anthony, il faut la bonne amitié que je t'ai vouée pour m'empêcher de rire aux éclats de ta frayeur. Pulchérie, la créature la plus évangélique que Dieu ait placée sur la terre pour le bonheur des hommes ! elle, empoisonneuse ? Je ne croirai que lorsque j'aurai vu.

En ce cas, ô nouveau Saint Thomas ! dit le baronnet, reste tout éveillé... La chambre de Pulchérie est à côté de celle-ci... tu la verras sortir à minuit, sans bruit, mystérieuse... Suis là... et tu pourras t'enquérir du secret de mon malheur.

En achevant ces mots, le baronnet sortit me laissant plongé dans une profonde rêverie.

Dire combien de temps je demeurais ainsi absorbé par mes propres pensées me serait impossible... Tout ce que je sais, c'est que minuit retentit à l'horloge du village alors que j'étais encore pensif et recueilli... A ce son sinistre... je tressaillis... je prêtai l'oreille dans la direction de la chambre de Pulchérie.

LÉO LESPÈS.

(La suite au prochain n°.)

Par arrêté du 31 décembre 1866, pris en conseil d'administration, le Commandant a autorisé la délivrance d'un acte de francisation exceptionnelle à la goëlette de construction étrangère *Eugénie*, du port de 87 tonneaux 7 centièmes, appartenant à M. A. Théberge.

INSCRIPTION MARITIME.

VENTE D'ÉPAVES.

Le samedi 19 janvier courant, à 2 heures du soir, à l'île aux Chiens, il sera vendu par les soins du Commissaire de l'inscription maritime, en vente publique, au plus offrant et dernier enchérisseur, les objets ci-après déposés à l'habitation Lemoine et au poste de gendarmerie, savoir :

Une basse-vergue de grand navire, 40 à 50 kil. de vieux cuivre à doublage.

La vente se fera au comptant, et les lots adjugés ne pourront être enlevés que sur le vu du récépissé constatant le versement au Trésor du prix de l'adjudication.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris* est partie pour Halifax, avec la correspondance de la colonie pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe le 6 janvier, à 8 h. du matin.

Passager : M. Secconi, marchand anglais.

PARTIE NON OFFICIELLE.

Statistique des Naufrages survenus sur les côtes de France de 1862 à 1865.

Nous donnons à nos lecteurs le résumé d'un travail qui vient de paraître (1) et qui est la statistique des naufrages survenus sur les côtes de France de 1862 à 1865.

Il se compose de trois parties : un mémoire où les faits sont classés et résumés, des états et des tableaux récapitulatifs ; des cartes, au nombre de quatre sur lesquelles sont indiqués les naufrages par des signes différents, suivant qu'ils ont ou n'ont pas causé de pertes d'hommes ; suivant qu'ils ont porté sur des navires à vapeur, à voiles carrées ou de faible tonnage ; les stations et postes de sauvetage, suivant qu'elles sont en service ou seulement en voie d'établissement.

Dans la période de quatre années qui s'est écoulée de 1862 à 1865, on a enregistré 986 naufrages ou événements de mer. Les navires atteints jaugeaient ensemble 80,264 tonneaux et étaient montés par 6,328 hommes sur lesquels 1,853 appartenant à 193 navires, ont péri. Les désastres les plus marquants sont ceux de la *Marie*, perdue le 30 novembre 1862 sur les Minquiers avec 55 personnes ; du canot de la frégate la *Couronne*, chaviré le 2 décembre 1863, à la côte de Fermanville, et du *Borysthène*, échoué sur les côtes d'Algérie le 15 décembre 1865.

Sur les 5,475 hommes qui ont échappé aux naufrages, 30 ont été sauvés par des embarcations de sauvetage, 214 par des canots des douanes, 129 par des bateaux-pilotes, 1,057 par diverses embarcations, 1,314 au moyen des canots du navire en détresse, 61 au moyen de va-et-vient établis par les douaniers, 235 au moyen de va-et-vient établis par les riverains aidés le plus souvent des douaniers, 481 naufragés se sont sauvés à la nage ou ont sauté à terre dans des circonstances qui mettaient leur existence en danger, 1,123 n'ont pas couru de dangers sérieux.

Le personnel des douanes a donc pour sa part sauvé ou concouru à sauver 510 personnes, sans compter un grand nombre de bâti-

ments qu'il a secourus de différentes manières.

Pendant les années 1863, 1864 et 1865, les navires de l'Etat ont porté secours à 212 navires.

Les sinistres ont porté sur 31 vapeurs, 49 trois-mâts, 110 bricks, 54 bricks-goëlettes, 135 goëlettes, 4 dogres, 89 sloops, 126 lougres, 76 chasse-marées, 312 petits caboteurs, bateaux de pêche et embarcations diverses.

8 navires jaugeaient plus de 600 tonneaux ; 25, de 600 à 301 ; 147, de 300 à 101 ; 235, de 100 à 51 ; 408 jaugeaient moins de 50 tonneaux.

En 1862, on compte 227 navires naufragés et 185 hommes noyés ; en 1863, 312 navires et 270 hommes ; en 1864, 198 navires et 93 hommes ; en 1865, 249 navires et 305 hommes. La moyenne des pertes annuelles est de 246 navires et de 213 hommes ; soit, 1 navire sur 1,108 entrant dans les ports de France et en sortant ; 1 homme sur 7,290 montant ces navires.

Une des parties les plus instructives de cette statistique est la classification des sinistres suivant les causes qui les ont occasionnées. 508 proviennent des circonstances du temps ; 107 de négligence, d'impéritie ou de mauvaises manœuvres ; 240 des mauvaises conditions de construction, d'équipement ou de chargement des navires ; on compte, en outre, 1 cas de baraterie, 2 explosions, 1 incendie, et 127 cas sur lesquels on n'a pu obtenir de renseignements suffisants. Il y a eu 23 abordages.

Après avoir examiné la fréquence et le caractère des sinistres sur les différentes parties de nos côtes, l'auteur du mémoire énumère les moyens existants de prévenir les naufrages ou leurs conséquences. Ces moyens comprennent, d'une part, l'établissement d'engins de sauvetage ; de l'autre, l'éclairage et le balisage des côtes.

Il existe actuellement 35 stations de canots de sauvetage, 2 porte-amarres à grande portée, et 17 postes de douanes pourvus de flèches porte-amarre Delvigne.

Sur les 35 stations, 23 sont en service et 15 en installation, 26 ont été fondées depuis dix-huit mois par la Société centrale de sauvetage des naufragés, et 9 appartiennent à des sociétés indépendantes. Des 26 stations de la Société centrale, on en compte aujourd'hui 15 en service.

Il existe 19 stations dans la Manche, 13 dans l'Océan, 2 dans la Méditerranée, 1 sur le littoral de l'Algérie.

Si les engins de sauvetage établis sur notre littoral sont encore trop peu nombreux, nous sommes mieux partagés à l'égard des phares et balises qui rendent de si précieux services aux navigateurs, en leur indiquant la route à suivre et les écueils à éviter. A ce point de vue, la France est, avec l'Angleterre, la nation maritime la plus largement dotée.

Au 1^{er} janvier 1864, il existait sur les côtes de la France et de la Corse 275 phares, 982 balises, 121 tourelles en maçonnerie, 40 bouées à cloches, 406 bouées ordinaires et 372 amers.

Sur les 275 phares, on en compte 43 de premier ordre, 6 de second ordre, 35 de troisième ordre, 186 de quatrième ordre, 5 feux flottants ; 3 phares datent du 17^e siècle, 4 du 18^e. En 1825, lorsque la commission des phares a été constituée pour établir sur notre littoral un système d'éclairage devenu indispensable, il n'y avait en tout que 25 phares, dont plusieurs n'étaient même, à proprement parler, que des feux de ports. Entreprise dès lors d'après un plan d'ensemble méthodiquement conçu, cette grande œuvre s'est poursuivie sans interruption en se complétant chaque jour, et les conditions dans lesquelles ce travail a été exécuté, ont permis de distribuer la lumière d'une manière à la fois plus rationnelle et plus économique qu'il n'a été possible de le faire jusqu'ici sur les

côtes de la Grande-Bretagne. Dans ce pays, les administrations locales, corporations, voire des particuliers, ont été pendant longtemps presque exclusivement chargés de pourvoir aux besoins de cette nature, en prélevant à cet effet sur les navires des taxes multipliées et onéreuses.

En France, au contraire, il n'existe nulle part de droits de phares, les dépenses de l'éclairage des côtes étant prélevées sur les fonds du budget.

La statistique des naufrages se termine par l'énumération des récompenses décernées en 1865, soit par le ministère de la marine, à des Français ou à des étrangers, soit par des puissances étrangères à des Français pour faits de sauvetage ou actes de dévouement dans les naufrages.

Ces récompenses avaient été, à la vérité, publiées mensuellement au *Moniteur* ; mais nulle part elles ne se trouvaient réunies sur une liste générale. A ce point de vue, la statistique des naufrages que la Société centrale se propose de publier chaque année deviendra en même temps le livre d'or des actes de dévouement accomplis sur mer ou sur nos côtes.

Courrier du Havre.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE.

Audience du 4 septembre. — Présidence de M. Fremery.

Assurances. -- Avaries. -- Absence de certificat de bon arrimage. -- Dépôt de la marchandise dans les entrepôts de la douane. -- Requête à fin de nomination d'experts. -- Expertise. -- Evaluation de degré d'avarie. -- Mode de règlement.

- I. — L'absence de certificat de bon arrimage ne rend pas le capitaine nécessairement responsable des avaries survenues à la marchandise ; il est en droit d'établir par tous moyens la fortune de mer. Cette preuve pourra résulter suffisamment du rapprochement du rapport de mer et de l'expertise.
- II. — La requête à fin de nomination d'experts pour constater l'état de marchandises déposées dans les entrepôts de la douane présentée le lendemain du jour où s'est terminé le déchargement du navire, équivalant à la protestation exigée par les articles 435 et 436 du Code de commerce.
- III. — En cas d'avaries, le dommage doit se calculer non sur le degré d'avarie estimé par les experts, mais sur le résultat obtenu en vente publique.

Tel est, du moins, l'usage sur la place d'Anvers, et ce mode doit être suivi, lorsque l'assurance est contractée conformément aux conditions de la police de cette place.

Voir le n. précédent.

Que ces simples rapprochements suffisent pour expliquer comment dans la pratique ce n'est que très-rarement que l'expertise du degré de l'avarie a été acceptée de commun accord, ne pouvant l'être évidemment par l'assuré, que dans la confiance qu'il n'en sera pas lésé, s'il n'est même assuré d'y trouver un avantage ; comment c'est par les assureurs eux-mêmes, presque partout, qu'elle a été écartée d'une manière absolue pour un très-grand nombre de marchandises comme ne pouvant presque nécessairement, à raison des dangers évidents d'influence étrangère et de collusion, conduire qu'à des résultats à leur préjudice ;

Qu'en réalité, ce qui est dû à l'assuré, c'est le dommage par lui subi par l'effet des fortunes de mer ; que le rapport entre le prix de la marchandise à l'état sain et le prix de la marchandise en son état d'avarie est bien véritablement la mesure de ce dommage ; que c'est donc à tort, réellement aussi, que l'on prétendrait induire d'une surabondance momentanée d'une marchandise similaire, ou de marchandises avariées qui feraient baisser le prix de cette dernière ; que cette détérioration (étrangère à la détérioration intrinsèque) ne serait pas un résultat de l'avarie par fortune de mer, et que si la vente publique, enfin, n'est pas à l'abri de certains inconvénients, comme il s'en rencontre en toutes choses, c'est le mode de constatation,

(1) Un volume in-4° avec quatre cartes, en vente au siège de la Société centrale, rue du Bac, n° 53, et chez M. Arthus Bertrand, éditeur, rue Haute-Feuille, n° 21.

néanmoins, qui a été reconnu et consacré par la pratique la plus générale comme atteignant pour la plupart des marchandises, de la manière la plus régulière et la plus sûre à la fois, le but proposé;

Mais que, dans la présente instance, il est constant encore que l'assurance a été faite aux conditions de la police d'Anvers; qu'à défaut des conditions imprimées à cet égard, il résulte enfin des justifications établies au débat, que l'usage est, sur ladite place en cas analogues, de régler d'après le prix obtenu en vente publique et comparé à celui d'estimation à l'état sain, et que c'est seulement à défaut de vente publique qu'on y rembourse exceptionnellement, d'après l'évaluation indiquée dans l'acte d'expertise;

Qu'ainsi la prétention de la Compagnie *l'Equateur* est en réalité contraire à la convention qui fait la loi des parties, comme elle est repoussée aussi par les appréciations ci-dessus ainsi déduites;

Par ces motifs,

Le Tribunal, sans s'arrêter ni avoir égard aux fins de non-recevoir, soulevées par ladite Compagnie et dans laquelle elle est déclarée non-recevable et mal fondée, dit et juge que le mode de procéder proposé par la Compagnie *l'Equateur* est inadmissible; qu'ainsi les offres faites subsidiairement par elle sont insuffisantes;

Accorde en conséquence à Lynen et Bødecker les fins de leur action, condamne la compagnie *l'Equateur* à leur payer la somme de 15,865 francs conformément à leur exploit introductif d'instance, avec les intérêts à compter du 2 juillet dernier;

La condamne en outre aux dépens.

Plaidans: M^e Guerrand, pour MM. Lynen et Bødecker, et M^e Roussel, pour la compagnie *l'Equateur*.

H. ROUSSEL.

VARIÉTÉ.

(Suite.)

De l'influence des colonies sur le mouvement commercial de la France, et en particulier sur l'industrie nationale des transports maritimes.

La différence serait bien plus sensible pour notre pavillon si nous supposions, sur le nombre de 15 millions de tonnes que nous devons nous efforcer d'atteindre, le mouvement du pavillon étranger égal à celui qui existe en Amérique. Notre pavillon aurait un mouvement de 10 millions 500,000 tonnes, et celui des étrangers ne serait que de 4 millions et demi. Sur 450 millions de francs, 320 millions reviendraient à notre pavillon, et 130 seulement aux pavillons étrangers: ce qui donnerait un bénéfice de 64 millions de francs à nos armateurs et de 26 millions aux armateurs étrangers. — Nous perdriions alors, d'un côté, 230 millions et, de l'autre, 46 millions de francs, par suite de notre négligence à acquérir la part qui nous revient dans les transports maritimes de la France. En prenant une moyenne entre ces deux hypothèses, les bénéfices dont notre commerce et nos armateurs ne savent pas profiter s'élèvent, d'un côté, à 182 millions de francs par an, et, de l'autre, à 37 millions.

Nous nous sommes étendu à dessein sur ces comparaisons, parce qu'elles ne se présentent pas assez souvent à l'esprit de nos armateurs. Notre intention est de les stimuler et de les engager à faire connaître à la France quels sont les véritables obstacles au développement de notre marine marchande. On a pu juger par les chiffres que nous venons de donner quelle pouvait être et devait être en France l'industrie des transports maritimes.

Mais la valeur du matériel naviguant est bien inférieure à celle des produits qu'il sert

à transporter: de sorte que l'accroissement des transports dans un pays est, par la nature même des choses, le résultat d'un développement considérable de production, de consommation ou de transit, sources de bénéfices incalculables pour cette contrée, et dont nous profitons bien peu en France.

Que l'on remarque l'importance qu'attache le peuple anglais aux moyens d'effectuer ses transactions, et en particulier les efforts constants et incessants du gouvernement de la Grande-Bretagne pour assurer depuis plus de deux siècles des débouchés à ses nombreux produits; alors on se fera une idée exacte du grand essor qui en est résulté pour la nation qui a eu assez de persévérance pour surmonter tous les obstacles. Le commerce a fait et fera encore la richesse de l'Angleterre; il s'est développé malgré de nombreuses luttes, et jamais il ne serait devenu si considérable, sans la sagesse et la prévoyance des lois et de la politique commerciale dont les législateurs et les hommes d'Etat de cette nation l'ont doté. Nous n'avons pas besoin de considérer dans cette étude à quelles causes a été due cette prospérité commerciale inouïe, que nous avons été moins favorisé de la nature: mais il est hors de doute qu'il se produira au sein de ce peuple, à un moment encore éloigné, un état de pléthore commerciale. Cette situation ne peut donner naissance qu'à une décroissance, ou tout au moins à une stagnation de sa prospérité, car même avant de descendre de cet apogée, cette nation n'aura jamais pu arriver à accaparer avec ses propres moyens, les transports maritimes de toute l'Europe, qu'à la condition que la volonté de cette dernière s'y soit prêtée.

La conduite de l'Angleterre vis-à-vis de nous, amènera inévitablement des faits analogues à ceux dont elle a déjà provoqué l'accomplissement au sein d'autres nations. Les résultats en ont été funestes à leur commerce: ainsi, d'après les raisons données plus haut, et d'après les preuves qui les appuient, devons-nous nous efforcer de faire par nous-mêmes la plus grande masse de transports de produits. Qu'il en soit au moins ainsi pour ceux qui sont destinés à notre usage! Ne pas le faire, c'est abandonner une source de profits lucratifs, et se mettre, ce qu'il y a de plus grave, à l'entière discrétion de la volonté et des caprices d'un peuple qui s'efforce d'absorber non-seulement l'industrie de la fabrication des produits destinés à l'usage de l'Europe et du monde entier, mais qui, reconnaissant son impuissance, veut devenir et se maintenir l'entrepôt privilégié des matières premières qui donnent naissance à tous ces produits.

Un tel système ne pourrait d'ailleurs durer longtemps, et il a fallu des circonstances exceptionnelles pour lui prêter une aussi longue vie. En allant peu à peu au-devant des embarras qui pourraient naître de la poursuite de cette idée, les Hollandais éviteront les crises terribles que l'avenir paraît leur réserver. Pendant ce temps, pour éviter leur trop brusque irruption, les mesures qu'ils prendront maintiendront dans leur budget d'Europe l'équilibre qui est dû aux ressources tirées de Java.

On a pu juger, d'après ce qui précède, que l'état de l'Algérie n'était nullement désavantageux, et cette étude, au lieu de nous porter à faire d'aigres récriminations, devrait nous engager à modérer notre impatience. Quand une entreprise de cette nature est commencée on doit se plier à toutes les exigences qu'elle entraîne, lutter contre les difficultés et surtout ne pas désespérer quand la voie que l'on suit donne d'excellents résultats. L'emploi de toutes les forces vives est nécessaire pour obtenir le succès. L'Angleterre, nous l'avons vu, met les plus grands soins à l'acquisition et à la conservation des colonies qui assurent, grâce à leurs nombreux débou-

chés, la prospérité à toutes ses industries. Cette question est de la plus grande importance pour elle, puisqu'elle est la cause principale de sa grandeur.

En France, notre gouvernement n'a pas renoncé non plus à la création de colonies sérieuses. L'Algérie en est une preuve certaine; mais il en est une preuve plus récente sur laquelle nous désirons appeler l'attention. Les effets que nous avons vus se produire par suite de la possession de l'Algérie commencent à se manifester dans cette nouvelle colonie sur une échelle assez grande pour que le commerce des ports de France les étudie avec soin et cherche à leur imposer la direction la plus convenable à nos intérêts. Les ports de Bordeaux et de Nantes devaient jadis une grande partie de leur splendeur au commerce des Antilles; l'île de Saint-Domingue, quand elle était en notre possession, y contribuait surtout avec la Louisiane. Une vie nouvelle s'offre à eux dans notre colonie asiatique: la Cochinchine est digne de remplacer ses aînées qui ne sont plus françaises, et elle assure à ses ports leur ancienne prospérité, non-seulement par le commerce qu'elle fait déjà, mais surtout par la position que nos négociants peuvent prendre dans ces mers en commerçant avec la Chine et le Japon. Le port de Saigon, qui est si beau et si accessible et si bien placé, donne une assiette inébranlable à leurs affaires et leur permet d'agir avec autant de sécurité dans ces mers que dans l'océan Atlantique.

Aucune ressource ne leur fera défaut, sur cette terre, quoique nous y soyons à peine depuis hier. Notre commerce s'accroît tous les ans depuis notre occupation, et le mouvement maritime sous pavillon français y lutte avantageusement contre celui des nations étrangères. *L'ensemble de ce mouvement est en 1865 supérieur à celui de 1864 de 120,000 tonnes, et il a atteint en y joignant le cabotage cette possession le chiffre énorme de 5,000,000 tonnes.* Le port de Saigon y prend part pour 450,000 tonnes, et celui de Mitho pour 45,000. Sur ces chiffres, 215,000 tonnes reviennent aux pavillons de toutes nations et 275,000 représentent la somme totale du tonnage des barques annamites, faisant le cabotage.

(A suivre.)

Moniteur de la Flotte.

ÉTAT CIVIL.

Saint-Pierre.

NAISSANCES.

3 janvier. — Joséphine-Marie Conflant.

DÉCÈS.

2 janvier. — François-Joseph Béchet, 4 mois.

6 janvier. — Sophie-Catherine Read, épouse James Cox, marin anglais, née à la baie de Plaisance (Terre-Neuve).

NOUVELLES MARITIMES.

Mouvements du Port.

BÂTIMENTS DU COMMERCE.

ARRIVAGES.

Goëlettes locales. (Long cours).

5 janvier. — Elisa-Marie, cap. Stéphan, venant d'Halifax (diverses marchandises).

Navires étrangers. — Goëlettes anglaises:

3 janvier. — Racer, cap. Noseworthy, ven. de Saint-Jean (en relâche).

DÉPARTS.

Navires métropolitains et étrangers partis pour diverses destinations:

(Dates de l'expédition au bureau de l'inscription maritime.)

Goëlettes locales.

5 janvier. — Stella-Maris, cap. Coste, allant à Halifax.

Navires étrangers:

4 janvier. — Goël. Racer, cap. Noseworthy, all. à la baie de Fortune.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.