

FEUILLE OFFICIELLE

DES

ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

PRIX DES ANNONCES :

payable d'avance.

UNE A SIX LIGNES. 3 fr.
CHACQUE LIGNE AU-DESSUS. . . . 0 fr. 40 cent.
Les répétitions d'avis judiciaires, sans modifications, seront payées à raison de moitié du prix ci-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.
Les annonces doivent être remises, au plus tard, le mardi soir à deux heures.

CALENDRIER

Jeudi 15. S. Nicomède.

V. 16. S. Corneille. | L. 19. S. Janvier.
S. 17. S. Lambert. | M. 20. S. Eustache.
D. 18. S. Jean C. D. Q. | M. 21. S. Math. Q.-T.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

payable d'avance.

UN AN. 15 fr.
SIX MOIS. 8
TROIS MOIS. 4
UN NUMÉRO. 0 fr. 50 cent.
Pour les abonnements et les annonces, s'adresser au Chef de l'Imprimerie du Gouvernement.

PARTIE OFFICIELLE

DÉCISION portant que l'avis à vapeur l'Etafette est chargé, jusqu'à nouvel ordre, du service du stationnaire et de celui du port et de la rade de la colonie.

Saint-Pierre, le 12 septembre 1870.

Nous, Colonel Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,

Vu l'ordre de M. le Contre-Amiral, commandant en chef la division navale des Antilles et de l'Amérique du nord, en date du 7 septembre 1870;

AVONS DÉCIDÉ ET DÉCIDONS :

L'avis à vapeur l'Etafette sera chargé d'assurer jusqu'à nouvel ordre le service de stationnaire et celui du port et de la rade de Saint Pierre.

Ce service sera remis à M. le lieutenant de vaisseau Poudra, commandant de l'Etafette, par M. le lieutenant de vaisseau Hautefeuille, commandant la Mouche.

MM. l'Ordonnateur et les capitaines de la Mouche et de l'Etafette, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision.

Saint-Pierre, le 12 septembre 1870.

V. CREN.

ARRÊTÉ portant émission de traites en remboursement d'avances au service marine.

Saint-Pierre, le 15 septembre 1870.

Nous, Colonel Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,

Vu l'ordonnance du 13 mai 1838 :

Vu l'arrêté du 2 avril 1868 ;

Attendu qu'il résulte du bordereau récapitulatif des mandats payés pendant le mois d'août 1870, que la caisse coloniale a avancé au service marine, pour le compte de l'exercice 1870, une somme de cent deux mille sept cent soixante-dix-neuf francs soixante-quatorze centimes, qu'il est nécessaire de lui rembourser;

Sur la proposition de l'Ordonnateur;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Article 1^{er}. Le Trésorier-Payeur de la colonie est autorisé à tirer pour le compte de l'Agent comptable des traites de la marine, sur le Caissier central du Trésor public, à Paris, des traites à 30 jours de vue, jusqu'à concurrence de la somme de cent deux mille sept cent soixante-dix-neuf francs soixante-quatorze centimes, à laquelle s'élèvent les dépenses effectuées pour le service marine, pendant le mois d'août 1870, au compte de l'exercice 1870, et qui se répartissent de la manière suivante; savoir :

Chapitre 4. 41,703 fr. 57
— 5. 5,205 48

A reporter. 46,909 05

Report.	46,909	05
Chapitre 6.	145	50
— 7.	30	07
— 9.	15,359	57
— 10.	364	57
— 11.	38,852	92
— 13.	594	76
— 18.	523	30

Total. 102,779 fr. 74

Art. 2. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré partout où besoin sera, et déposé au Contrôle colonial.

Saint-Pierre, le 15 septembre 1870.

V. CREN.

Par le Commandant :
L'Ordonnateur, p.i.,
D'HEUREUX.

Par décision en date du 6 septembre 1870, prise en Conseil d'administration sur la proposition de l'Ordonnateur, le Commandant de la colonie a transféré à M^{lle} Blanche Hacala, le quart de bourse au pensionnat des dames de Saint-Joseph de Cluny, dont jouissait M^{lle} Emilie Hacala sa sœur, qui a dû y renoncer pour cause de maladie.

Dans la séance du Conseil d'administration en date du 6 septembre 1870, le Commandant de la colonie a approuvé sur la proposition de l'Ordonnateur, la vente faite le 7 août précédent, aux enchères publiques, des terrains du domaine ci-après :

1^o Du terrain portant le n° 137 bis du plan cadastral, mesurant 143^m75 carrés, borné: au nord par le n° 137 non concédé, à l'ouest par la rue Bisson, au sud par le n° 138, à l'est par n° 123 non concédé, qui a été adjugé à M. Cecconi, à la condition d'y élever une maison d'habitation dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance.

2^o Du terrain portant le n° 125 bis, du plan cadastral, de la contenance de 135^m62 carrés, borné: au nord par la rue Borius, à l'ouest par le n° 139, au sud par le n° 125, à l'est par la place du nouveau cimetière, qui a été adjugé à la dame veuve Doyenard, à la condition d'y construire une maison d'habitation dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance.

3^o Du terrain portant le n° 852 du plan cadastral, de la contenance de 187^m50 carrés, borné: au nord par le n° 851, au sud par la rue Beaussant, à l'est par le n° 350 et à l'ouest par des terrains vagues, qui a été adjugé au sieur Delambelly, à la condition d'y construire une maison d'habitation dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance.

4^o Du terrain portant le n° 360 du plan cadastral, de la contenance de 180^mc., borné:

au nord par une place projetée, à l'est par le n° 360 bis, à l'ouest par la rue Duconédie, au sud par le n° 361, qui a été adjugé au sieur Godon, à la condition d'y construire une maison d'habitation dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance.

5^o Du terrain portant le n° 328 du plan cadastral, de la contenance de 158^m88 carrés, borné: au nord par la rue Beaussant, au sud par le n° 329, à l'est par la rue de l'Espérance et à l'ouest par le n° 328 bis, qui a été adjugé au sieur Champdoiseau, à la condition d'y construire une maison d'habitation dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance.

INSCRIPTION MARITIME.

TRIBUNAL MARITIME COMMERCIAL.

Par jugement du tribunal maritime commercial réuni à Saint-Pierre, le 12 septembre 1870, les nommés Lebreton (Louis-Jean-Marie), Jago (Pierre-Marie), Girard (Pierre), matelots de 3^e classe, et Lebreton (Bazile), novice, inscrits au quartier de Cancale, embarqués sur la goëlette Brunette, armée à Saint-Pierre, ont été condamnés à un mois d'emprisonnement, pour refus d'obéissance envers leur capitaine, par application des articles 60 § 2 et 55 § 5 du décret disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

PARTIE NON OFFICIELLE

AVIS

Le public est informé que la liste de souscription à la loterie autorisée par décision de M. le Commandant, du 6 de ce mois, et dont le produit doit être affecté au soulagement des victimes de la guerre contre la Prusse, est déposée chez M. Hamel, négociant, rue Joinville.

Le prix de chaque billet est fixé à 1 franc.

Les objets mis en loterie sont les suivants: Une pendule en albâtre avec sujet doré, une cave à liqueurs, une longue vue, une jumelle marine, un service à thé, une montre savonnnette en argent, une pendule à sujet doré, deux vases étrusques.

OFFRANDES NATIONALES à l'occasion de la guerre contre la Prusse.

Souscriptions ouvertes.

A Saint-Pierre :

Chez M. le Trésorier-Payeur,
Chez M. Hamel, négociant.

A l'île aux Chiens:

Chez M. Duchesne, gérant de la maison Lemoine de Saint-Malo.

Chez M. Pichot, gérant de la Compagnie générale transatlantique.

Chez M. Lecharpentier, négociant.

A Langlade:

Chez le Chef de poste de la gendarmerie.

A Miquelon:

Chez M. le Chef du service administratif.

Les noms des donateurs seront inscrits à la *Feuille officielle* de la colonie, et leurs dons recevront ultérieurement la destination qu'ils leur auront attribuée.

Offrandes nationales.

REÇUES

A SAINT-PIERRE:

Chez M. le Trésorier-Payeur.

4^e LISTE.

Secours aux blessés.

MM. Guérin Félix, employé du câble transatlantique français 20 fr. Anonyme 2 fr.

Secours aux victimes de la guerre.

M. Hacala Lucien 1 fr.

Total..... 23 f. »

Montant des listes précédentes..... 1,436 75

Total à ce jour..... 1,459 75

Chez M. Hamel.

4^e LISTE.

Secours aux blessés.

MM. Dauphin Louis, gardien du phare 15 fr. Mailard Louis, marin 6 fr. veuve Boyer, boulangère 5 fr. Corbin Auguste marin 1 fr. Littayé père 5 fr. Borthier Jean-Baptiste forgeron 1 fr. Victor Lefrançois négociant 6 fr. Claudin Félix marin 1 fr. Belloire Pierre id. 1 fr. Josselin Jacques id. 1 fr. Boscher id. 50 c. Durand Charles id. 1 fr. Thoreux id. 1 fr. Niegat Eugène 1 fr. Guediguel C. id. 1 fr. Mesnard Auguste id. 1 fr. Lemoine Th. id. 1 fr. Lesbot Vincent id. 1 fr. Brindejone Désiré négociant 10 fr. Fitzgerald Alexandre fils 2 fr. Herembourg Joseph voilier 5 fr.

Equipage du navire Charles-et-Marie

MM. Philippe capitaine 5 fr. Aubin second 5 fr. Daireaux maître d'équipage 4 fr. Chevalier matelot 4 fr. Galot id. 1 fr. Themon id. 1 fr.

Equipage du navire Espérance n° 1.

MM. Lelandais capitaine 5 fr. Pastel second 3 fr. Fouché Armand 1 fr. Le Pennant Prosper 1 fr. Gascoin Charles 1 fr. 50. Desdevessin Elconord 1 fr. Clément Louis 1 fr. Godard François 1 fr. André François 1 fr. Legallais Charles 1 fr. Le Breton François 1 fr. Heret Pierre 1 fr. Gosselin Jacques-Marie 1 fr. Gerat Joseph 1 fr. Jacq François-Marie 1 fr. Raciquot Ernest 1 fr. Lucas Alexandre-François 1 fr. Beaudry Noël 1 fr. Ferté Pierre-Victor 1 fr. Fouché Auguste-François 1 fr. Yvon Jacques 1 fr. Julien Charles 1 fr. Bousson Jacques 1 fr. Fouché Arthur 1 fr. Félix Ernest-Marie 1 fr.

Aux veuves et orphelins des armées de terre et de mer.

MM. Nativel Joseph 5 fr. Brindejone Désiré négociant 10 fr. Fitzgerald Joseph fils 2 fr.

Personnel de MM. Beust père et fils.

MM. Laisné Louis commis négociant 5 fr. Dupont Auguste id. 5 fr. Médard M. maître de grave 2 fr. Robin Louis charpentier 2 fr. Rullet L. François id. 2 fr. Coudray Pierre tonnelier 2 fr. Lenfant Jean-Marie id. 2 fr. Raciquot Albert id. 2 fr. Lefèvre Armand 1 fr. Josseume Alexandre boulanger 3 fr. Charles François cuisinier 3 fr. Bastard Ernest aide-cuisinier 50 c. Bequet Pierre gravier 50 c. Cousin Marie-Ange id. 50 c. Chapron Eugène id. 50 c. Counan François id. 1 fr. Delaunay Pierre id. 50 c. Dorniot Guillaume id. 50 c. Fontaine Auguste id. 50 c. Gautier Achille id. 50 c. Gauchard Jean-Marie id. 50 c. Goliard Julien id. 50 c. Huel Jules id. 50 c. Hervé Etienne id. 50 c. Judith Théophile id. 50 c. Lecluse Paul id. 50 c. Lequillon Jean-

Marie id. 50 c. Martin Pierre id. 50 c. Reguet Guy id. 50. Rouillé Auguste id. 50 c. Ranlo Henri id. 50 c. Seville Jean-Marie id. 50 c. Trehel Joseph id. 50 c. Verier Eugène id. 50 c. Vesdy Jean-Marie id. 50 c.

Aux veuves et orphelins des volontaires

M. Cordon Hippolyte. 5 fr. Philippe capitaine 5 fr.

Total..... 186 fr. 50

Montant des listes précédentes... 2,297 40

Total à ce jour... 2,483 90

A L'ÎLE AUX CHIENS:

Chez M. Pichot.

2^e LISTE.

Secours aux b'essés.

MM. Couillard Henri tonnelier 5 fr. Bataille Alexandre 1 fr. Lebas Victor 0 fr. 50. Bataille Adolphe 1 fr. Blandin Laurent 0 fr. 50. Edet Ambroise 2 fr. Guilloit Paul 0 fr. 55. Claireaux Félix 2 fr. Bourguenolle E. 1 fr. Letourneur Julien 1 fr. Letellier Prosper 1 fr. Lenceizeur 0 fr. 75. Lelaurent Julien 1 fr. 50. Souffrant 1 fr. Lefèvre Alphonse 1 fr. Annonymes. 0 fr. 40. Hanpais Albéric, charpentier 2 fr. 50.

Total..... 22 fr. 70

Montant de la liste précédente..... 62 95

Total à ce jour..... 85 65

Total général des offrandes reçues jusqu'à ce jour... 4,554 fr. 00

Le Chef d'état major de la division navale des Antilles et de l'Amérique du nord, a versé au Trésor la somme de 860 fr. 65, produit de souscriptions ouvertes à bord du *Primauguet*, du *Bouvet*, de l'*Estafette* et de la *Belette*, en faveur des français blessés en combattant pour la défense du territoire national.

SÉNAT.

SÉANCE DU 22 JUILLET 1870.

Discussion du projet de loi sur les encouragements à accorder aux grandes pêches maritimes

(Suite.) (1)

M. LE MINISTRE. L'honorable M. Michel Chevalier, dans la dernière partie de son argumentation, a invoqué les bons rapports à créer avec les nations qui font la pêche, pour protester contre la prime. Je demande au Sénat si les bons rapports que nous aurions avec les Norvégiens et les Suédois, en les favorisant pour leurs apports de morue en France, nous fourniraient des matelots au moment d'une guerre.

Je demande si, il y a dix ans, on avait supprimé la loi sur les grandes pêches, notre inscription maritime serait aujourd'hui aussi riche et nous aurait permis de faire aussi rapidement les armements qu'on exige les circonstances. (Mouvement).

M. ROUHER. Je demande la parole.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Voilà un premier point. En ce qui concerne la question de la pêche du hareng, que M. Michel Chevalier a beaucoup exaltée et qu'il prétend avoir été éminemment favorisée par l'abaissement des droits de douane sur le poisson étranger, je dis que cette augmentation est contestable, et qu'elle est contestable à deux points de vue.

D'abord, parce que le hareng est beaucoup plus abondant dans ces dernières années que dans les périodes précédentes, et c'est une première cause de prospérité. En second lieu, si la pêche du hareng est cultivée en France plus que la pêche de la morue, c'est parce qu'elle se passe sur nos côtes ou sur les côtes d'Angleterre; le pêcheur ne s'éloigne pas de sa famille; il ne perd pour ainsi dire pas de vue son clocher, son foyer domestique, il y revient au bout de peu de temps; ce sont là autant d'attraits considérables pour le marin. L'armateur y trouve aussi des avantages, parce qu'il surveille constamment ses opérations, qu'il a en quelque sorte ses bâtiments sous les yeux, et que par le télégraphe il sait à chaque heure où se trouve tel ou tel bateau lui appartenant.

(1) Voir la Feuille officielle des 1^{er} et 8 sept^{re} n° 35, 36.

Tous ces motifs portent les armateurs et les marins vers la pêche du hareng, et peuvent parfaitement expliquer son développement. Il n'est donc pas besoin d'accorder de primes ni de subventions directes ou indirectes à une pêche favorisée par toutes les circonstances que je viens d'indiquer. En est-il de même pour les grandes pêches? Non! Les opérations sont plus difficiles, plus chanceuses, plus lointaines, et dès lors les primes sont nécessaires comme encouragements aux armateurs et aux marins. L'honorable M. Michel Chevalier vous dit: « C'est une honte pour l'industrie maritime française d'employer les bâtiments si médiocres dont elle se sert pour la pêche de Terre-Neuve. »

Je répondrai que dans des marines plus développées encore que la nôtre, dans la marine anglaise par exemple, on ne dédaigne pas d'utiliser des bâtiments dans certains services auxquels ils sont propres.

Qui est-ce qui n'a pas vu les charbonniers de Newcastle! Les charbonniers de Newcastle, qui ont l'honneur d'appartenir à la plus grande marine du monde, sont certainement de fort vilains et de fort mauvais bateaux, mais néanmoins très-profitables à leurs propriétaires.

Pourquoi nos armateurs n'utiliseraient-ils pas pour la pêche de Terre-Neuve leur matériel flottant, suffisant pour ses opérations?

Est-il nécessaire, pour aller sur les bancs de Terre-Neuve, d'avoir des bâtiments perfectionnés, des clipper? C'est parfaitement inutile.

Les bâtiments qui vont à Terre-Neuve mouillent sur les bancs, tendent des lignes le long du bord, envoient à la pêche leurs chaloupes qui, chaque soir, rapportent la récolte du jour.

Quand le bâtiment est plein, il va faire sécher sa morue, ou il expédie partiellement par des chasseurs; enfin, l'opération terminée, il revient en France.

Il n'est pas besoin pour cela de fins voiliers, il n'est besoin que de navires d'un grand port, d'une grande contenance, et c'est en général le fait des bâtiments de Terre-Neuve.

A côté de cette pêche, est-ce qu'il n'y en a pas une autre qui s'exerce dans des conditions contraires et très-perfectionnées, la pêche d'Islande?

En effet, les pêcheurs d'Islande ont de très-bons bâtiments, de belles goélettes, de fins lougres, qui marchent très-rapidement, parce que la pêche d'Islande se fait sous voile, qu'on est constamment en manœuvre, en action près des côtes et avec de fortes brises. A cette pêche, il faut des bâtiments perfectionnés, et elle les a.

Ainsi la pêche protégée, la pêche primée, la pêche subventionnée a su approprier ses outils de navigations aux conditions du service qu'elle avait à faire; sous ce rapport il n'y a aucun reproche à lui adresser.

Du reste, dans la pêche maritime, il n'y a pas que les bâtiments transporteurs, il y a les engins de pêche eux-mêmes. Or, je puis certifier au Sénat que les engins de pêche ont été perfectionnés et en Islande et à Terre-Neuve. Je repousse donc comme n'étant pas fondées les critiques que l'honorable M. Chevalier a adressées aux pêches subventionnées; je maintiens, en outre, que ces pêches sont comme je l'ai dit hier, une excellente école pour les marins; si, en France, on a subventionné les grandes pêches sous tous les gouvernements, c'est que tous ont senti qu'il y avait un intérêt national de premier ordre à développer l'inscription maritime.

Or, quels sont les quartiers de l'inscription maritime en France qui sont les plus peuplés, ceux qui nous fournissent le plus de matelots? Ce sont précisément les quartiers où s'exerce l'industrie des grandes pêches. Les 43 ou 45,000 hommes que compte l'inscription maritime des quartiers qui s'étendent depuis Brest jusqu'à Saint-Malo et au delà, sont en grande partie des marins adonnés aux pêches de Terre-Neuve. Maintenant l'honorable M. Michel Chevalier, dans son discours, n'a parlé que des intérêts des armateurs, et il a semblé poser que le ministre de la marine était le protecteur décidé de ces armateurs.

D'abord, il a le devoir de les défendre dans leurs intérêts légitimes; mais, en ce moment, le Ministre de la marine défend aussi les matelots et les familles de matelots qui font leur industrie de ces grandes pêches. Comment! c'est au moment où nous demandons aux inscrits maritimes des sacrifices considérables en les appelant sur la flotte, c'est à ce moment

là que vous iriez décourager ces braves gens en venant troubler une industrie qui s'exerce chez eux presque séculairement? Non! le Sénat est trop patriote pour faire un acte de ce genre (Très-bien! très-bien) et il votera la loi, quand ce ne serait que par cette seule et unique considération (Vive approbation).

M. ROUHER. Messieurs, je ne viens pas combattre les considérations patriotiques présentées par l'honorable Ministre de la marine. Il faut toute l'énergie des convictions de l'honorable M. Michel Chevalier pour soulever une question économique au milieu des bruits de la guerre. Je n'ai point ce courage, et je confesse que je n'ai pas la pensée de discuter le projet de loi, ni d'examiner s'il faut l'adopter ou le rejeter. Je veux seulement, sans entraînement enthousiaste, exprimer quelques espérances, en m'adressant, non pas au Sénat, dont je crois l'opinion arrêtée, mais aux membres du Gouvernement, et je me borne à leur demander, tout en acceptant ou en subissant la loi de vouloir bien nous promettre quelques nouvelles études, dans l'espérance que ces études aboutiront à réformer le projet de loi qui est soumis au Sénat aujourd'hui.

Pour me faire comprendre, j'ai besoin de vous dire en très-peu de mots ce que c'est que cette protection, en quoi elle consiste, quelle en est l'importance, quels en sont les caractères. Je formulerai ensuite mes propositions ou plutôt mes indications.

La protection donnée aux armateurs qui font la pêche de la morue est représentée par trois éléments: la prime d'armement, la prime à l'exportation et le droit à l'importation des morues étrangères. Tels sont ces trois éléments.

La prime d'armement est, dans ce système de protection, la chose la plus minime; on donne 50 fr. à chaque homme qui figure sur l'équipage, et encore ce chiffre se réduit-il à 30 fr. lorsque la pêche n'est pas accompagnée de sécheries. C'est ce qui a lieu dans les pêcheries de Terre-Neuve et de Saint-Pierre et Miquelon. Cette prime se réduit même à 15 fr. dans certain parage qui est depuis longtemps déserté, soit à cause des difficultés que présente cette pêche, soit à raison de l'absence de poissons.

Cette prime, si elle va droit aux matelots, si elle ne s'arrête pas en route, si elle n'entraîne pas indirectement une diminution du salaire des matelots, malgré mes doctrines économiques, je n'ai pas la prétention de la contester; je rends hommage aux observations de M. le ministre de la marine; j'y adhère moins par conviction que par cœur, plus par patriotisme que par raison. J'accepte cette prime; on l'élèverait encore que je ne m'en plaindrais pas. Je conçois que par préoccupation pour notre marine militaire l'on encourage la pêche de la morue, et l'on accorde une prime aux matelots: que si 50 fr. ne sont pas suffisants, on élève ce chiffre, je l'admets encore, mais à la condition que cette somme soit donnée réellement aux matelots et ne vienne pas en dégrèvement du salaire que leur paie l'armateur. Sans cela, ce serait diminuer simplement les dépenses de l'armateur, sans aucun avantage pour nos matelots.

Quelles sont les deux autres protections? J'appelle sur ce point toute votre attention, non pas pour les contester, mais pour prier le ministre du commerce d'en faire l'objet d'une étude particulière. Je n'aurais pas de grands efforts à faire pour prouver que ces deux protections, même quand on les accepterait dans le principe, sont absolument exorbitantes et nuisent à l'alimentation intérieure, en même temps qu'aux intérêts mêmes de ceux qu'on voudrait protéger. Ce sont les marins après tout qui mangent la morue sèche: c'est la nourriture du pauvre, c'est l'alimentation de ceux qui sont dans les positions de fortune les plus inférieures. Pour l'alimentation habituelle de ceux qui ne sont pas riches, mettre la morue à bon marché c'est encore être utile aux matelots.

Notre morue vaut 52 à 65 fr. les 100 kilogrammes en France; elle a varié de 38 à 42 fr., et même, à une certaine époque, le prix s'est abaissé à 26 fr.: dans le dernier état des douanes, elle figure dans l'estimation des valeurs à 52 fr. La morue que nous produisons, — précisément à raison de l'intérêt de l'armateur qui, pour toucher la prime, veut avoir la quantité et le poids, — la morue que nous produisons est beaucoup moins sèche, moins travaillée que la morue

anglaise, la morue américaine. L'intérêt direct pour celui qui profite de la prime, c'est d'avoir une marchandise de grands poids: alors on ne sèche pas chez nous très-complètement; on se contente de saler fortement, de sorte qu'au lieu de 100 kilogrammes on en obtient 120 ou 130, et que la prime s'élève en proportion. Il en résulte que nos produits sont de qualité inférieures; nous n'avons pas, en France, sous le rapport de ce produit, une bonne réputation commerciale. La morue se vend 52 fr., tandis qu'elle se vend à l'étranger 26, 27, 30, 40, 45, quelquefois à 50 fr.; mais elle y est de qualité bien supérieure.

On a parlé il n'y a qu'un instant, de l'honorable M. d'Argout, qui évalue à 25 0/0 la différence de qualité. Et ce n'est pas l'évaluation d'un orateur se hasardant dans une discussion, mais celle d'un ministre du commerce, et d'un ministre s'adressant à la Chambre. M. d'Argout, disait que la morue à l'étranger valait 25 0/0 de plus qu'en France, au point de vue intrinsèque et de la qualité.

Eh bien, elle vaut chez nous 52 fr. Savez-vous quel est le droit à l'importation de la morue étrangère? Il est de 48 fr., c'est-à-dire de 100 0/0. Aussi n'y a-t-il pas d'exemple, à moins que ce ne soit dans l'intérêt du *Muséum d'histoire naturelle*, qu'une morue étrangère soit entrée pour la consommation en France. C'est un droit absolument prohibitif.

Qu'en résulte-il? Que les 29 millions de kilog. qui se consomment en France et qui représentent environ une valeur de 15 millions de francs, sont majorés au profit de l'armateur d'environ 25 0/0. Je ne m'en plains pas d'une manière absolue. Nous sommes en temps de guerre; il faut être modeste, monsieur Michel Chevalier. Mais enfin, vous avouerez que, quand on donne à des armateurs le monopole rigoureux du marché, quand on les rend à peu près maîtres du prix, quand ce prix pour les contribuables s'élève presque à 25 0/0, mettons 20 ou 18 0/0, je ne discute pas le chiffre, mais enfin s'élève considérablement, c'est là un rare privilège pour une industrie et un commerce que d'avoir le monopole entier d'un marché.

La législation, messieurs, ne s'en préoccupe pas!

Que fait-elle encore? Elle décide que toutes les fois que nos armateurs exporteront dans nos colonies ou dans les Etats transatlantiques étrangers, on leur donnera 20 fr. de prime par 100 kilog. Ainsi, le trésor français paye 20 fr. par 100 kilog. pour que les pays transatlantiques aient la morue à meilleur marché!

On paye 16 fr. pour l'exportation dans les pays d'Europe, et par une bizarrerie que je ne veux pas expliquer, parce que cela nous mènerait trop loin, pour la Sardaigne et l'Algérie, pour l'Algérie surtout! on ne paye que 12 fr. de prime; c'est-à-dire qu'on donne 20 fr. lorsqu'il s'agit de nourrir les étrangers dans les pays transatlantiques, tandis qu'on ne donne que 16 fr. pour les pays méditerranéens, tandis que pour l'Algérie on ne donne que 12 fr. de prime à MM. les armateurs!

Qu'est-ce que signifie cette opération? Je vais vous le dire: l'armateur français, pour vendre sa morue à la consommation intérieure, épuise ses approvisionnements autant qu'il est en lui, grâce à la vente privilégiée dont il jouit; puis, quand arrive la fin de l'année, l'époque voisine des armements nouveaux et des pêches nouvelles, l'armateur ou le spéculateur qui se met à sa place, achète toute la morue du littoral; on ramasse toute cette morue ou on l'exporte, — mon dieu, — en la vendant assez bon marché; mais pour avoir la prime on l'exporte dans les colonies, lesquelles, entre parenthèses, n'en veulent plus, tandis que, autrefois, elles étaient obligées de s'en nourrir. Sur ce point, M. le ministre ne me contredira pas; il connaît bien les rapports des gouverneurs à cet égard. Autrefois, du temps de l'esclavage, la consommation de la morue était obligatoire et alors elle donnait lieu à un grand débit dans les colonies; depuis qu'elle n'est plus obligatoire et que la liberté s'est développée, nos colonies ne veulent plus manger de la morue française; elles consomment de la morue américaine, qui se trouve dans des conditions de production et de perfection plus avantageuses.

Les débouchés de la morue française, dans nos colonies diminuent; mais nous en vendons davantage

dans les autres pays, et nous recevons une prime pour cette vente.

Cette prime, quelle est-elle? Voici, messieurs, les derniers chiffres de 1869: on a réexporté, ou exporté, soit des lieux de pêche, soit des ports francs, 7,900,000 kilog. — Je peux me tromper de quelques milliers de kilog, mais enfin, c'est le chiffre à peu près exact. — Sur ce total, 6 millions de kilog. partent des lieux de pêche, et 1,800,000 à 1,900,000 kilog. partent des entrepôts de France. Ces 7,900,000 kilog. largement calculés valent environ 3 millions de francs, un peu moins peut-être: la prime perçue par les armateurs est de 1,600,000 francs environ.

Eh bien, il y a de l'exagération, laissez-moi vous le dire, sans aucune sorte de passion, laissez-moi vous dire simplement, maintenant que l'enquête sur la marine se fait, maintenant que cette question est posée, alors que je lisais dans le *Journal officiel*, que la commission de l'enquête sur la marine entendait des témoins précisément sur cette question, laissez-moi vous dire que trois protections aussi exorbitantes, c'est trop! Une protection pour les matelots à raison de 50 francs par tête, et profitant vraiment aux matelots, c'est bien, je l'accepte. Je vous accorde encore un droit plus ou moins élevé, sur l'importation des morues étrangères, à la condition qu'il n'ait pas cette proportion de 100 0/0 qui existe aujourd'hui. Je vous demande enfin qu'il soit entendu que, dans un temps prochain, on fera disparaître, ou si vous voulez que je sois plus modeste, on réduira ces primes exorbitantes à l'exportation, qui font qu'on paye 50 0/0 de la valeur à l'armateur qui exporte, tout cela uniquement pour vendre la morue meilleur marché sur les marchés étrangers.

Je ne veux dire, messieurs, qu'une chose: en matière de primes de ce genre, la législation est universellement connue, et c'est le seul exemple qui existe d'une pareille protection dans notre organisation financière. Il y en a un autre cependant, c'est la prime à la réexportation des sucres. Or, qu'a-t-on fait depuis 25 ans? On a travaillé ardemment, et je pourrais invoquer les lumières de l'honorable M. Dumas sur ce point, on a travaillé ardemment à rapprocher le rendement légal du rendement réel, de manière à faire disparaître en tant qu'il était possible la prime; on a fait des conventions avec l'Angleterre, avec la Belgique, avec la Hollande, on ne les a pas faites isolées on les a faites collectives; on a pondéré tous ces intérêts différents, sur la foi de quelle opinion? Parce qu'on considérait comme insensé de payer des primes aux frais du trésor pour vendre à meilleur marché le produit national sur les marchés étrangers! Une pareille doctrine ne peut en effet se soutenir.

Elle a peut-être certaine corrélation avec l'intérêt maritime national et militaire? Si cette corrélation existe, nous la respectons; mais si vous examinez la chose intrinsèquement et avec exactitude, vous vous trouvez en face d'une prime à l'exportation de 50 0/0 qui n'a aucune espèce d'intérêt national, car quelle importance peuvent avoir 7,000 tonnes dans un mouvement de 6 millions de tonnes qui constitue notre mouvement maritime? Pourquoi payer 1 million 500,000 fr. pour cela? C'est trop cher.

Et, d'autre part, protéger une consommation de morue en France qui représente 15 millions de francs par un droit de 100 0/0, c'est en vérité exagérer les privilèges!

Que vous demanderai-je, messieurs, en terminant? Je ne vous demande pas de déclarer quelle est votre opinion, je vous supplie de ne pas me la dire quant à présent. Mais, dans les dix années qui vont s'écouler, dans un temps peut-être prochain, après que l'enquête sur la marine aura produit ses résultats, alors que tous les documents seront réunis, alors que les convictions ne se feront plus sous l'empire de préoccupations bien autrement considérables, je vous supplie, messieurs, de me permettre d'espérer que vous étudierez sérieusement cette question, et que si, par hasard, vous trouvez qu'en un point quelconque je puis avoir raison, et que mes appréhensions ou mes calculs ne sont pas dénués d'un certain fondement, un projet de loi sera présenté qui modifiera un peu les primes d'exportation, en respectant, si vous le voulez, tout ce qui touche aux primes d'ar-

nement, car je ne veux rien en lever aux matelots. Telles sont mes conclusions.

Croyez, messieurs, que quand j'aborde cette question, je le fais avec le sentiment des intérêts patriotiques qui peuvent s'y rattacher, mais aussi avec quelques notions de la matière économique.

J'ai voulu simplifier mes paroles, les rendre le plus brèves possible. Si j'avais voulu entrer dans des détails approfondis, je vous aurais démontré combien de déceptions peuvent se cacher sous des mots et des espérances. J'ai voulu rester dans le thème de conciliation que je m'étais tracé à moi-même, en prenant la parole dans cette circonstance. (Marques générales d'approbation.)

(La suite au prochain numéro).

Il n'y a que les Américains pour dévorer l'espace; ils en ont tant! Les Anglais eux-mêmes, ces intrépides voyageurs, s'avouent vaincus comme nous le voyons ce matin dans le *Times*, par une excursion américaine sur le Transcontinental, immense chemin de fer qui va de Boston à San Francisco.

Cette excursion avait été organisée sur des bases extraordinaires. On en jugera. C'était un train de plaisir pour traverser un monde.

L'idée en était d'abord venue à quelques membres du Board of trade de Boston.

Donc, le 23 mai dernier, cent vingt-cinq personnes, qui s'étaient entendues pour faire le voyage, partaient de Boston pour San Francisco.

Un sous-comité avait d'abord parcouru cette énorme distance pour tout régler avec les directeurs des chemins de fer intermédiaires, et le voyage entier fut placé sous la direction de MM. Pullman, qui construisirent, pour la circonstance, au prix de 175,000 dollars, un train spécial terminé en quarante jours!

Ce train se composait de huit magnifiques wagons qu'on appel des wagons de palais (*palace cars*). Tout était prévu quant aux agréments du voyage: provisions de bouche recherchées, vins choisis, orchestre pour charmer les oreilles des excursionnistes, et, parmi les instruments, jusqu'à des orgues; quant au logement, — car on peut dire que ce train était un hôtel roulant, — il offrait toutes les commodités et toutes les élégances possibles, en rapport avec les habitudes américaines, un superbe fumoir composé de quatre chambres, un magnifique salon de coiffure; des wagons, véritables hôtels à cuisine, à salles à manger, avec des lits; des wagons aussi à riches salons, à superbes tapis dont l'ameublement était tout ce qu'on pourrait imaginer de plus luxueux.

Enfin, pour que rien ne manquât au voyageurs, un journal, le *Transcontinental*, était rédigé, imprimé dans le fumoir même du train en marche; on peut dire que c'était un journal fait à la vapeur.

N'oublions pas qu'il y avait aussi une bibliothèque. Qui sait? en Amérique, où l'on invente tout, où l'on ne recule devant rien, on inventera quelque jour une salle de bal pour danser en chemin de fer. Cela vaudra mieux que d'y sauter. (Presse).

Le Gouvernement américain fait exécuter sur divers points de son littoral des travaux de sondage et de draguage dont les résultats éclaireront d'un jour nouveau l'histoire géographique et hydrographique du *gulf stream*. Nous trouvons dans un compte rendu de ces travaux, publié par la *Revue des cours scientifiques* et émané de M. Agasiz, professeur à l'université de Cambridge, la description suivante « du fond de l'Océan »:

A une profondeur de soixante brasses commence une zone qui s'étend jusqu'à cent cinquante brasses; elle constitue un large plateau incliné, au delà duquel le fond de la mer s'abaisse brusquement et devient très-profond. Le lit de cette zone est rocheux et le plateau qui la compose a une étendue de plus de cent milles; il commence aux Marquises et se prolonge jusqu'au cap Floride; il varie de huit à vingt milles de largeur; il est entièrement formé d'animaux, vivant encore aujourd'hui à sa surface, et qui, par leur accumulation, augmentent sans cesse l'épaisseur de son lit... Les animaux habitant ce plateau sont innombrables, et les espèces n'y sont pas moins variées que sur les rivages les plus fertiles en productions animales... La richesse extraordinaire et la variété de la vie sur ce plateau m'ont étonné, non-seulement par la singularité des types, mais encore par le nombre considérable des individus de chaque espèce.

La drague remontait de cette profondeur chargée ou plutôt encombrée de toutes sortes de créatures vivantes, comme si elle avait été traînée sur des bas-fonds. Au reste, on peut remarquer un véritable changement dans les caractères et dans les dimensions des animaux qui habitent des eaux de plus en plus profondes, quand on les compare à ceux des eaux peu profondes des côtes. On peut dire avec raison qu'il existe dans la mer quelque chose d'analogue à la flore alpine et subalpine, lorsqu'on vient à comparer les plateaux les plus élevées avec les plaines. Mais la flore ou plutôt la faune sous-marine comprend surtout des êtres fort peu étudiés jusqu'à présent, ou même entièrement inconnus. (Journal offic.).

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

8 septembre. — Bouvet (Désiré-Pierre).
10 id. — Vigneau (Léon-Théodore).

DÉCÈS.

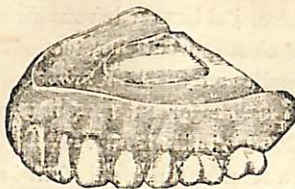
12 septembre. — Jamet (Jean-Marie), marin pêcheur, âgé de 50 ans, né à Saint-Méloir-des-Ondes (Ille-et-Vilaine).

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BÂTIMENTS DU COMMERCE.

Septembre.	ENTRÉES.	VENANT DE
8.	Ilda, c. Hervé, sel et div. march.	Saint-Martin.
9.	Berthe-Angèle, c. Lelandais, sel.	Saint-Martin.
12.	Eléonore, c. Lepelletier, sel et div. marchandises.	Saint-Martin.
Septembre.	SORTIES.	ALLANT A
2.	Marie-Aline, c. Noël, avec 158,855 kilog. morue verte, ch. par MM. Baille et fils.	Cette.
10.	Impératrice, c. Homery, avec 77,900 kilog. morue verte et 26 barils et issues de morue, pesant 2,800 kilog. ch. par MM. Hubert frères.	La Rochelle.



LE D^r LANE,

chirurgien-dentiste de la Nouvelle-Ecosse, al'honneur d'annoncer au public qu'il vient d'arriver à Saint-Pierre, où il se propose d'exercer sa profes-

sion. — Il se charge de la pose des dents artificielles, séparément ou de la denture complète, d'après les procédés modernes employés en France et en Amérique.

Le séjour du D^r LANE, à Saint-Pierre, ne devant être que de peu de durée, il invite les personnes qui voudraient bien l'honorer de leur confiance, à s'adresser à lui dans un bref délai, de 9 heures du matin à 5 heures du soir, chez M^{me} O'Neill, rue Boursaint n° 7, près du bureau télégraphique anglais.

3

HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS

à Saint-Pierre

Du 15 au 21 septembre 1870.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
AOUT.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeudi 15	11 10	11 27	5 10	5 26
Vend. 16	11 45	0 04	5 44	6 02
Sam. 17	0 25	0 50	6 22	6 45
Dim. 18	1 49	1 55	7 12	7 45
Lundi 19	2 46	3 22	8 23	9 07
Mardi 20	4 07	4 35	9 52	10 35
Merc. 21	4 48	5 22	11 03	11 44

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 7 au 13 septembre 1870.

DATES	HAUTEUR DU BAROMÈTRE en millimètres.		TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE au nord et à l'ombre.		TEMPÉRATURE.		DIRECTION du VENT.	FORCE du VENT.	ÉTAT GÉNÉRAL DU CIEL.	PHÉNOMÈNES DIVERS.
	10 heures du matin.	4 heures du soir.	10 heures du matin.	4 heures du soir.	maximum.	minimum.				
7	751	753	12	13'			O.	2	Ni.	Pluie.
8	764	766	10	12 8			N.-E.	4	Cu.-Ni.	
9	766	763	12	13			N.-O.	3	Ci.-Cu.-St.	Halo.
10	760	759	14	14 5			O.	2	Cu.-Ni.	
11	755	750	13 5	14			S.-O.	1	Ni.	Pluie.
12	742	748	9 5	5 9			N.-E.	6	Ni.	Pluie.
13	753	753	10	12 5			N.-O.	4	Ci.-Cu.-St.	