



LA VIGIE

JOURNAL DE DÉMOCRATIE SOCIALE

DES îLES SAINT-PIERRE & MIQUELON



ABONNEMENTS:

Saint-Pierre. — un an.... 9 fr. 00
Union postale. — un an.... 12 fr. 00

Direction : SAINT-PIERRE

Rue Jacques-Cartier

INSERTIONS:

Une à six lignes. 3 fr. 00
Réclames. 0 fr. 50
Faits divers. 1 fr. 00

Qui donc croit il tromper?

L'immonde Mazier, ce chef prédestiné de la « voueracie Saint-Pierraise » est de ceux qui aiment mieux donner des coups de massue (à ceux qui ne répondent pas) que d'en recevoir.

Ne voilà t-il pas qu'il essaye maintenant de se poser en VICTIME de la « Vigie » et de Louis Légasse?.... C'est le comble de la poltronnerie que nous savions déjà incarnée en lui.

Comment? depuis deux ans, cet homme sans pudeur ne fait que calomnier, qu'insulter, que traîner dans la boue (qui ne salit pas dit-il) Louis Légasse ou ses amis; depuis deux ans, dans son infect journal, il ne fait qu'attaquer Mr. Louis Légasse, et son frère, le supérieur ecclésiastique, dans le but de les déprécier aux yeux d'une population qui ne les en aime que davantage!! Et aujourd'hui que nous sommes outillés pour lui répondre, il a l'audace de crier à l'intolérance de la « Vigie »! Il ose se poser en Victime de Mr Louis Légasse qui s'est contenté, le plus souvent, de mépriser ses attaques ou tout au plus de lui rendre coup pour coup!

Mais qui donc croit-il tromper ce Monsieur? oh! nous savons que la demi-douzaine d'énergumènes, qu'il a réussi à fasciner, (comme la vipère fascine les crapauds) à faire penser et agir comme lui, est incapable de dire le contraire. Mais cela n'a pas d'importance.

Quant à la grande majorité de la population St-Pierraise, quant à ceux qui aiment le bon droit, la justice et la liberté; quant à tous ceux que l'ignoble campagne de désunion et de haine, entreprise par Mazier, a écourts au point qu'un rien suffirait pour mettre — il le sait bien, lui, Mazier — le feu aux poudres et faire éclater de terribles représailles, ils ne s'y trompent pas. Ils savent que Mr. Louis Légasse n'a jamais attaqué le premier; qu'il a été attaqué alors qu'il n'avait aucun journal pour se défendre; qu'il n'a même fait paraître la Vigie, d'accord avec ses amis, que le jour où ce journal est devenu nécessaire pour mettre un frein à l'impudence de ses adversaires et rétablir la vérité, bannie depuis longtemps des colonnes du « Réveil ».

Faudrait il donc tout entendre et ne rien dire? se laisser assassiner? Dans un combat, il est doux de mourir, quand on meurt en tuant! Rester dans l'ombre, bombarder l'ennemi sans courir aucun

danger conviendrait bien à un Mazier et à sa bande d'apaches! Mais le jour n'est pas encore arrivé où le plus fort devra céder au plus faible, où la majorité s'aplatira devant l'infime minorité.

Est ce nous qui avons cherché la lutte? Non, on a voulu nous l'imposer. Maintenant qu'elle est engagée, on doit s'attendre, de part et d'autre, à recevoir des coups; qu'on se dispose donc à les parer. Et vraiment ceux qui s'en disent aujourd'hui les victimes ont bien mauvaise grâce à s'en plaindre.

La Rédaction

Les conséquences d'une éruption volcanique

Ce qui suit est le premier chapitre de l'histoire des dessous de St-Pierre, relations archéologiques.

Or donc, en l'an mil et quelques cent, St-Pierre était déjà le pittoresque pays que nous connaissons. Couchée contre la montagne, les pieds baignés par l'onde amère, la ville sommeillait. La grande Vigie dressait sa tête aillière dans la nue; à sa base, un amoncellement de pierres de toutes formes, de toutes dimensions, de toutes couleurs aussi, reliées entre elles par une boue noirâtre, nommée tourbe, formait ce que l'on appelait communément le Bloc. Au centre du Bloc, une mare verdâtre portant le nom bizarre de Réveil qui lui avait été donné par les anciens. Ici une explication est nécessaire: Pourquoi cette mare s'appelait elle Réveil? parce que la grande Vigie, volcan soi disant éteint donnait des signes de réveil quand la mare était agitée. Les anciens avaient voulu voir là une corrélation. En réalité, c'étaient des crapauds s'ébattant dans la vase qui occasionnaient cette agitation. Mais nos pères aimaient à voir partout, chacun sait cela, une influence mystérieuse.

Quoiqu'il en soit, la grande Vigie, cette année là, fit éruption, et le Bloc fut réduit en miettes. Le lendemain, lorsqu'il fut possible de s'approcher du lieu de la catastrophe je fis avec un ami l'ascension du pic: ce que nous vîmes était terrifiant; pulvérisé, le Bloc était pulvérisé. Une pierre, pourtant, restait debout. Nous eûmes la curiosité de la soulever et nous restâmes stupéfaits. A nos yeux apparaissaient deux encornées femelles et deux mâles de capelans; ils n'avaient pas la rigidité cadavérique e-

semblaient dormir. Cet accouplement étrange nous rendit rêveur mais, ayant réfléchi, nous nous dimes que c'était là sans doute un de ces innombrables mystères de la nature qui, toujours prévoyante avait voulu léguer aux générations futures des spécimens de ces races de boëttes pour le cas où l'espèce viendrait à disparaître. Ces spécimens dataient certainement des temps préhistoriques, époque à laquelle la mer baignait la grande Vigie. L'une des encornées était monstrueusement grosse, l'autre de dimensions très fortes et les capelans étaient de très grande taille pour l'espèce. Quels cataclysmes autrement effrayants que celui auquel nous venions d'assister avaient dû bouleverser le pays pour que la mer se soit retirée si loin!...

Nous en étions là de nos réflexions quand il vint à mon ami, l'idée de toucher du bout de sa canne l'encornée très forte. O! stupéfaction, elle lui cracha à la face; l'autre voulut en faire autant, mais essoufflée, époumonnée elle ne put que baver. Nous cherchâmes les capelans, ils étaient derrière le caillou, se tortillant de façon étrange et ne paraissant pas à leur affaire.

Nous nous disposions à prendre possession de ces phénomènes pour en orner notre musée. Mais il était dit que ce jour là, nous irions jusqu'au bout, d'étonnement en étonnement. La gigantesque encornée se mit à fuir de toute la vitesse que lui permettait sa constitution, heurtant son ventre flasque aux aspérités du chemin; un capelan la suivit faisant des bonds prodigieux pour la joindre. Mon ami se mit à les suivre; il les atteignit sur le bord du rivage où ils semblaient se consulter et, au bout d'un moment, il les vit faire, avec une visible satisfaction, un plongeon dans leur élément primitif.

De mon côté, j'avais suivi, jusqu'à un terrain fangeux les deux autres fuyards et je les avais perdus de vue dans les environs d'une mare où ils sont sans doute restés.

Si invraisemblable que paraisse cette histoire elle est de tous points vérifiable et mérite de passer à la postérité.

OLIFANT

Le gibier de potence

ON LE TROUVERA PENDU HAUT ET COURT

Le Père Mazier avait si peu de confiance en son fils Paul, le grand manitou du Réveil, (qui a dû toujours être le sauteur que nous connaissons),

rait pas eu de catholiques à St-Pierre.

Et il n'y avait pas eu de catholiques, il n'y aurait pas eu d'église.

Et s'il n'y avait pas eu d'église, il n'y aurait pas eu de paroisse.

Et s'il n'y avait pas eu de paroisse, il n'y aurait pas eu de curé.

Et s'il n'y avait pas eu besoin de curé, il est évident que Mgr. Légasse n'y aurait pas été curé...

Mais St-Pierre a existé ; il y a eu des St-Pierrais, il y a eu des catholiques à St-Pierre, il y a eu une église, une paroisse, un curé, et voilà pourquoi le curé Légasse (alias Monseigneur) y a été nommé.

Oui, mais... si l'église de St-Pierre n'avait pas été très vieille et en bois, elle n'aurait pas eu besoin de réparation, pas plus que des bons offices de Monsieur le Menvisier entrepreneur, Grosvallet. Si l'église avait été en ciment armé, notre curé et supérieur ecclésiastique (alias Monseigneur), aurait été obligé de faire appel à la truelle de Monsieur Erausquin ou... peut-être pas !... parce que l'église n'aurait pas eu, peut-être pas, besoin de réparations.

Et si elle n'avait pas eu besoin de réparations, personne n'aurait songé à en faire.

Et si personne n'avait songé à en faire, personne n'en aurait fait.

Et si personne n'en avait fait, (mais peut-être que l'église serait tombée sur la tête de Mazier) ces réparations ne seraient pas encore faites, elles seraient encore à faire.

Et si elles étaient encore à faire, l'église en bois ne serait pas brûlée.

Mais, l'église était en bois, elle avait besoin de réparations, on a songé à les faire, on les a faites, elles ne sont plus à faire voilà pourquoi.

L'église en bois est brûlée

Oui, mais... s'il n'y avait pas eu d'allumettes, il n'y aurait pas eu de feu.

Et s'il n'y avait pas eu de feu, il n'y aurait pas eu d'incendie.

Et s'il n'y avait pas eu d'incendie, l'église en bois n'aurait pas brûlé.

Et si l'église en bois n'avait pas brûlé, Mgr. Légasse n'aurait pas songé à la reconstruire.

Et si l'abbé Légasse (alias Monseigneur) n'avait pas songé à la reconstruire, il n'aurait pas quêté.

Et s'il n'avait pas quêté, il n'aurait pas recueilli tant d'argent.

Et s'il n'avait pas recueilli tant d'argent, il n'aurait pas reconstruit l'église.

Et s'il ne l'avait pas reconstruite, nous n'aurions pas eu d'église en ciment armé.

Mais... il y a eu des allumettes, il y a eu un incendie, l'église en bois a brûlé.

Mgr. Légasse (alias le curé) a songé à la reconstruire, il a quêté, il a recueilli de l'argent, il a reconstruit l'église, et voilà pourquoi, nous avons une église en ciment armé. Il reste seulement un trou à boucher ! Il manque un bouchage trou ! Qui sera le bouchage trou ?

Et maintenant si vous n'avez pas compris allez demander de nouveaux renseignements à Monsieur de l'Egout Paul Mazier.

LA PALICE

LA DÉPÈCHE COLONIALE ILLUSTRÉE

« La Dépêche Coloniale illustrée » du 31 Octobre dernier n'a pas eu le don de plaire à M. Mazier. Pourquoi ? Oh la raison en est bien facile à trouver, écoutez le Réveil : « En première page, à tout seigneur, tout honneur, deux personnages de marque. Monsieur le gouverneur Angoulvant, l'œil rêveur derrière les verres de son binocle, et son inséparable, M. Louis Légasse, l'air absorbé des pensées multiples de toutes ses combinaisons lucratives. »

Les photographies de M. le gouverneur Angoulvant et de notre délégué Louis Légasse figurent, en effet, en première page, tandis que celle de M. Mazier ne vient qu'en dernière page

et en deuxième rang, comme celle d'un valgaire bouché trou.

« A tout seigneur tout honneur » et le seigneur Mazier a raison de n'être pas content.

Campagne Prochaine

IL Y A DE L'ESPOIR

Dans la journée du 2 Décembre, les achats « à livrer à 25 fr. », pour la campagne 1906, ont été commencés par les mousons « La Morue Française » et « Leborge Frères ».

« La Morue Française » aurait acheté les produits de sept goélettes et la maison Leborge frères, ceux de deux goélettes.

Le 4 Décembre, étaient également acheteurs à ces prix, Messieurs Gaston Monier, Jean Légasse et R. Chuinard.

Les armateurs préfèrent attendre quelques jours avant de s'engager à ces prix pourtant très beaux.

Tribune libre

Monsieur le Directeur

« La doyenne de la ligue » (quelle doyenne et quelle ligue ??) traite le Réveil d'héroïque journal, oh ! cette doyenne doit descendre directement des... Croisés, sans sortir par les portes ordinaires, pour se servir d'un qualificatif aussi noble à l'égard du Réveil ! c'est certainement son grand Père « sans tache indélébile » qui a du l'élèver avec tant de distinction et de délicatesse pour qu'elle ait pu se permettre la fameuse sortie, dans le Réveil du 2 Décembre, concernant Madame Bénâtre.

J'y reviendrai avec votre permission.

Veuillez agréer...

N.

Service Postal

LE VAPEUR HARLAW CONTINUE LE SERVICE

Le Gouverneur des Iles St-Pierre et Miquelon

Vu la décision en date du 17 Octobre 1905 agrémentant le vapeur « Amélia » pour assurer le service postal et de voyageurs entre Sydney et St-Pierre pendant un délai de deux mois à compter du 13 Octobre 1905 ;

Vu la lettre en date du 15 novembre courant par laquelle la société « La Morue Française » offre d'exécuter le service postal à compter du 13 décembre date de l'expiration du délai accordé en vertu de la décision susvisée, jusqu'au 1^{er} Mai 1906, le vapeur « Harlaw » ayant déjà fait le service d'hiver entre les îles St-Pierre et Miquelon et les côtes du Canada.

Vu les délibérations du conseil d'administration en date du 16 de ce mois, de laquelle il résulte que :

1^o Le vapeur « Harlaw » a déjà fait le service d'hiver dans des conditions très satisfaisantes, entre les ports sus-visés ;

2^o Il est doublé d'un soufflage en bois, possède un spardeck et contient des cabines bien aménagées ;

3^o Il remplit les conditions de l'article 2 du contrat en date du 9 Septembre 1905 formant acte additionnel au traité de gré à gré pour l'entreprise du service postal.

4^o Son tonnage, son état de propriété, de navigabilité et d'aménagement étant connus à l'avance, aucune expertise n'est nécessaire.

ARRÉTE

Art. 1^{er} Le vapeur « Harlaw » est agréé provisoirement pour assurer le service postal et de voyageurs entre Sydney, Halifax et St-Pierre et vice versa,

dans les conditions du cahier des charges du 4 juillet 1902, à compter du 13 décembre 1905, jusqu'au 1^{er} Mai 1906.

St-Pierre le 16 Novembre 1905

Signé : Angoulvant



LA DÉPÈCHE COLONIALE et la pêche maritime

(SUITE)

En France, le chiffre total des bateaux pêcheurs, y compris les barques de deux tonnes et au-dessous, est de 25,941, jaugeant 178,546 tonneaux. Celui des navires se livrant à la grande pêche et à petite pêche comprend 44,533 navires, jaugeant 143,413 tonneaux. Celui des navires se livrant à la grande pêche est de 509, dont 140 chalutiers et cordiers à vapeur.

Il saute aux yeux que l'ensemble de notre flotte de pêche se compose d'une infinité de petits bateaux, avec lesquels il est impossible de pratiquer la pêche en grand, telle que la pratiquent les Anglais. C'est la plus fructueuse. Voilà une première cause d'infériorité au point de vue du rendement. En second lieu, nos voisins possèdent dix fois plus de chalutiers à vapeur que nous ; et les nôtres, au lieu d'être concentrés sur deux ports, sont disséminés de la façon suivante : Arcachon 25, Biarritz 3, Boulogne 61, de 60 à 72 tonneaux (parmi lesquels un certain nombre de bateaux mixtes, c'est-à-dire avec moteur à pétrole), Brest 2, Calais 5, Dieppe 24, Granville 4, Gravelines 2, La Rochelle 2, le Croisic 2, le Tréport 2, Lorient 7, Marseille 1, Nantes 5, Saint-Nazaire 1, Royan 1 (ces chiffres sont ceux de décembre 1903).

Une autre remarque s'impose : l'ensemble des chalutiers à vapeur du port de Boulogne est tout juste équivalent au chiffre de ceux que possède un seul armateur de Hull ou de Grimsby. Comme ces chalutiers sont répartis entre une quarantaine d'armateurs (il n'en existe qu'un possédant à lui seul dix chalutiers à vapeur), on ne peut s'attendre à les voir pêcher réunis en flotte. Il ne faut donc pas songer à l'organisation d'un service de cutters ; les chalutiers doivent rapporter eux-mêmes à un port leur pêche dès qu'elle est suffisante, et perdent ainsi en allées et venues un temps considérable, que les Anglais au contraire peuvent consacrer à la récolte d'un nouveau butin. De deux chalutiers, l'un anglais, l'un français, le premier, *a priori*, prendra plus de poisson que le second, de ce seul fait qu'il pêche en groupes et sans discontinuer, alors que le français pêche isolément et avec interruptions.

Quand on songe que depuis 1899, époque à laquelle la pêche à vapeur commença à prendre à Boulogne une réelle extension, jusqu'en 1904, le produit des pêches de ce port est passé de 12,605,345 francs à 22 millions de francs, distançant de 75/00 les autres ports de pêche français les plus productifs, on comprend aussitôt que l'écrasante supériorité de nos voisins est due à ce fait qu'ils possèdent dix fois plus de chalutiers à vapeur (et d'un plus fort tonnage) que nous. On en a une nouvelle preuve dans ce fait que les deux ports où se trouvent ces chalutiers produisent à eux seuls à peu de chose près autant que tous les autres ports anglais réunis. L'organisation industrielle qui en résulte ne fait que croître les avantages qu'ils en retirent.

Les bénéfices plus élevés recueillis par les armateurs permettent aux marins de toucher une plus forte paie. Le pêcheur de Hull ou de Grimsby gagne en moyenne 250 francs par mois ; le capitaine, bien que n'étant plus son maître, bien que réduit à un rôle subalterne d'employé, reçoit cependant de 10,000 à 12,000 francs par an, et l'amiral 6,000 francs de plus, soit environ 48,000 francs. A Boulogne, les marins ont dû faire une grève il y a quelques années pour gagner 90 francs par mois, ils en étaient réduits à 75. Aujourd'hui, comme leurs compagnons d'Arcachon, par exemple, ils gagnent environ 430 francs par mois. Les capitaines se font généralement 6,000 francs par an. D'amiral, il n'y



en a pas.

Ici, le second effet de l'industrialisation de la pêche — le premier étant l'énorme augmentation de la production, — semble être une augmentation des bénéfices de ceux qui s'y livrent, et par suite une amélioration de leur sort. En ce résultat définitif peut-être bon à constater ; car pour certaines populations de pêcheurs environnant un port en train de se développer rapidement, grâce à l'application de la vapeur, la concurrence devient difficile, parfois impossible : c'est ainsi que l'on voit les pêcheurs de Berck (il est vrai que leur ouillage est des plus primitifs, qu'ils n'ont même pas de port et échouent leurs bateaux sur la grève, et que leur village est distant de 2 kilomètres de la mer) obligés d'abandonner leur métier et se diriger peu à peu vers les mines de Lens. La France ayant un intérêt capital à conserver, à accroître sa population maritime, le fait est à signaler. D'autant plus que les opérations de pêche devenant plus fructueuses, les armateurs font construire et arment de plus en plus, et ceux d'Arcachon qui prend une rapide extension, toujours grâce à l'emploi de la vapeur, font appel à des marins bretons et boulonnais. Il serait à souhaiter qu'au lieu d'aller aux mines les pêcheurs de Berck se dirigeassent vers ce port, où ils seraient les bienvenus.

à suivre

Marine Marchande

Rapport présenté, par Monsieur Albert Armand, vice-président du comité central du syndicat des armateurs de France et Président de la société « La Morue Française » sur le projet de loi relatif à la Marine Marchande, déposé à la chambre des députés par M. P. Baudin.

Messieurs,

Préliminaires. — Notre Chambre de Commerce a été vivement émue d'apprendre que le nouveau projet de loi sur la Marine marchande, déposé par M. P. Baudin, député, au nom de la Commission du budget, pour être discuté au Parlement dans sa séance du mardi 11 juillet dernier, avait été retiré de son ordre du jour.

Elle ne pouvait s'attendre à ce coup de théâtre, car par un de ses délégués, le rédacteur de ce rapport, elle avait pris part aux travaux de la Commission extra-parlementaire, instituée auprès du ministère du Commerce par un décret du 5 novembre 1904, en vue d'étudier les moyens de venir en aide aux Chantiers maritimes et à la Marine marchande. Elle avait pu se rendre compte que ces travaux, tels qu'ils étaient dans le rapport si précis et si complet de M. Millerand, président de cette Commission, avaient abouti à des conclusions adoptées presque intégralement par le projet de loi du Gouvernement, projet analogue dans ses grandes lignes à celui de la Commission du budget.

A la vérité, quelques difficultés avaient été soulevées à la dernière heure par l'armement à voile qui se considérait comme lésé par ces projets. Mais elles avaient été déférées à l'arbitrage de M. le Président de la Chambre, assisté de M. Millerand et de M. Baudin.

La sentence arbitrale avait conclu à une affectation d'environ trois millions de francs, pendant cinq ans, aux voiliers, entre leur dixième et leur quinzième année, en tout environ quinze millions, et l'incident eut été ainsi aplani, si le ministère des Finances ne s'était pas élevé énergiquement contre cette mesure transactionnelle.

Il faut cependant que telle est la raison du retrait de l'ordre du jour du projet de loi en question, et si en est ainsi, on ne peut que demeurer frappé de l'étrangeté de ce procédé. Car, si la Construction navale et la Marine marchande à vapeur sont dans une situation justifiant qu'on leur vienne en aide, ce n'est pas une raison de surseoir à ce concours, que l'Aménagement à voile se soit siége comme lésé ou que le ministère des Finances refuse de se prêter à de nouveaux sacrifices.

Les deux questions ne sont pas connexes et puisque on est entré dans la voie des pimes, et que cette voie douloureuse paraît tout au moins à l'heure actuelle, la seule qui puisse donner, aux

Chantiers et à la Marine marchande française, le concours immédiat et efficace dont ils ont besoin, il y avait lieu d'examiner en toute justice s'il était équitable, s'il était conforme à l'intérêt général, d'accorder à l'Armement à voile ce que la sentence arbitrale croyait opportun de lui conceder ; mais ce n'était pas une raison de suspendre pour cela la marche d'un projet de loi, sur l'urgence duquel tout le monde est aujourd'hui d'accord.

Cette urgence s'impose, non seulement par suite du progrès des autres nations et du recul de la nôtre, mais aussi à cause de l'incohérence de notre législation maritime, qui paraît jusqu'ici avoir manqué le but qu'elle se proposait d'atteindre. C'est ce qu'il est facile de constater par un rapide examen de la situation.

Grande-Bretagne. — Quand le fer fut substitué au bois dans les constructions navales, la Grande-Bretagne, campée sur son piédestal de fer et de charbon, affranchie de l'acte de navigation de Cromwell (1651-1849), champion triomphant et intéressé de la liberté de pavillon, était mûre pour l'hégémonie des constructions navales et réalisait à son profit, par le concours de la clientèle universelle, la répartition économique des frais généraux et la spécialisation de la main-d'œuvre.

Elle était mûre aussi pour l'hégémonie des mers, grâce encore au charbon et au fer qui lui fournissaient les bases et les fonds de chargement d'une toute puissante exportation.

Sa suprématie était dès lors affirmée et cette heureuse contrée peut s'enorgueillir en 1904, d'un mouvement en tonnage de jauge de 105 millions de tonneaux, affecté au transport de près vingt milliards de francs de marchandises, et peut évaluer sa flotte, entre vapeurs et voiliers, à 17 millions de tonneaux, soit à un million de tonneaux près, à un tonnage aussi important que celui de toutes les marines réunies du monde entier.

à suivre

Notice en date de 1900

SUR
LA SITUATION & L'AVENIR ÉCONOMIQUES
des

Iles Saint-Pierre et Miquelon

(AMÉRIQUE DU NORD)

par Louis LÉGASSE

ARMATEUR

Délégué des Iles Saint-Pierre & Miquelon

Au Conseil Supérieur des Colonies

1900

SUITE

Nous nous bornerons notamment à faire remarquer — sans entrer dans des détails d'administration intérieure souvent préjudiciables à nos nationaux — que les Anglais se trouvant chez eux ne sont pas obligés comme nous de se déranger et de faire des frais onéreux pour se rendre sur les lieux de pêche.

Mais malgré tout, notre pêche a été plus productive et plus rémunératrice que celle des homarderies anglaises pendant les deux dernières années, grâce à l'habileté, à l'activité ingénieuse de nos nationaux.

Après avoir fait des sacrifices, acquis une expérience bien à nos dépens, donné de l'extension à cette pêche maintenant bien connue de nous, nous pouvons affirmer que nos établissements de la côte peuvent lutter avantageusement avec les établissements similaires étrangers.

Mais la pêche au homard est appelée à faire plus et mieux. Certaines réformes sont indispensables. Il s'agit de laisser certaines habitudes routinières si préjudiciables au progrès. Il faut tout d'abord modifier les moyens de transport, l'outillage et ensuite s'assurer le ravitaillement constant de la boîte nécessaire à cette pêche. La boîte que l'on met en général dans les casiers ou trappes à homard consiste dans les têtes de morues.

A côté des pêcheurs homardiers se trouvent à très peu de distance, les pêcheurs morutiers qui, souvent, pour une cause ou pour une autre, vendent de préférence les têtes de morues aux homardiers anglais au détriment de leurs compatriotes. — Un règlement administratif juste et équitable mais

des plus sévères s'impose à ce sujet afin de favoriser l'industrie française. Une Commission composée du chef du service administratif, de prud'hommes, de pêcheurs et d'armateurs pourrait élaborer un projet de règlement qui, sans léser les intérêts de personne, favoriserait nos nationaux. Il est du devoir du gouvernement d'encourager la pêche au homard sur les rivages du French Shore, où, nous l'avons déjà dit, ce crustacé est en abondance.

Si ces endroits ne sont pas fréquentés, l'industrie française est perdue et le monopole ira entre les mains de l'étranger.

Le saumon est également abondant au French Shore. Mis en conserve il est très apprécié, surtout dans de longues boîtes qui lui conservent sa forme.

La raie, le flétan, l'anguille, la truite, le gasperon etc., qui sont énormes et d'un goût succulent pullulent dans ces mêmes endroits. Malheureusement, la main d'œuvre, les bons ouvriers font défaut, ainsi qu'un outillage perfectionné pour fabriquer sur place les boîtes diverses, surtout les récipients de dimensions variées pour les saumons entiers.

ISSUES DE MORUES

A l'industrie de la pêche se rattache également les issues de la morue. Nous n'en parlerons ici que pour bien montrer tout le parti que le pêcheur tire de la morue. Ou entend par issues de morues les langues, les noves, les têtes, les roges, les foies, la raquette.

Les langues et les noves sont très appréciées ici et en France. Beaucoup même les préfèrent à la morue. Les têtes de morue sont utilisées de plusieurs façons : bien préparée, la tête est meilleure que la morue, le pêcheur en mange presque tous les jours. Nous le disions plus haut, elle est aussi utilisée comme boîte pour la pêche au homard le long de nos côtes et au French Shore. On s'en sert également sur les Bancs pour boîter les casiers ou mannes à coucon. C'est avec les têtes de morue qu'on prend les coucous ou bigorneaux qui à leur tour servent à pêcher la morue. Les roges (œufs de morues) sont utilisées surtout pour la pêche à la sardine en France et sur les côtes d'Espagne.

à suivre

DÉPART POUR FRANCE

Le 3 masts « Marinette » et le sloop St-Paul ont été expédiés, le premier, à destination de St Malo, le deuxième, pour Bordeaux avec passagers et frêt, le 7 de ce mois.

Sur « Marinette » se trouvaient entr'autres passagers, Monsieur Edouard Hardy armateur, Madame Farvacque et Monsieur Anatole Farvacque, armateur, Président du syndicat des armateurs et pêcheurs de la colonie.

Bon voyage à tous.

VENTE DE CRÉANCES

L'an 1905 le mardi 12 décembre à 2 heures du soir, en l'étude du Notaire de la Colonie sise à St-Pierre rue de Sèze.

Vente aux enchères publiques de diverses créances actives dépendant de la liquidation de Mr. A. Salomon et Compagnie.

Pour tous renseignements s'adresser au notaire soussigné, dépositaire du Cahier des charges.

St-Pierre le 4 Nouembre 1905

Le Notaire

E. Salomon

Impimerie de la VIGIE

Le Gérant Fernand Dotsabide