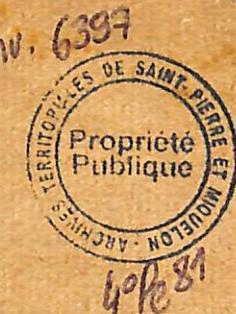


LA VIGIE

Journal de démocratie sociale

DES ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON



ABONNEMENTS

Union postale. — un an . . . 12 fr. 00

Direction Saint-Pierre

Rue JACQUES-CARTIER

INSERTIONS

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

A propos de "L'ANGLER"

Les craintes que nous émettions, il y a quelque temps, sur la perte probable de l'*Angler* dont on n'avait encore aucune nouvelle, deux mois après son départ de St-Pierre, n'étaient malheureusement que trop fondées. Cette goëlette qui rapatriait en France soixante marins-pêcheurs s'est, en effet, perdue corps et biens, au cours de sa traversée, plongeant de même coup dans le deuil et dans la misère de nombreuses familles bretonnes.

Chaque année, la liste de ces sinistres maritimes s'allonge et il en sera ainsi aussi longtemps que, pour des raisons faciles à deviner, on écartera systématiquement les réformes concernant l'amélioration du sort de nos marins.

Cette fois encore, comme toujours après de semblables malheurs, on ordonnera une enquête qui très probablement aussi n'aboutira à aucun résultat, n'établira aucune responsabilité; mais aboutira-t-elle à un résultat quelconque qu'elle ne rendrait pas, en tout cas, la vie à ces soixante braves marins-pêcheurs qui viennent de disparaître dans ce naufrage.

On a beaucoup critiqué, (la critique est si facile) la façon dont s'est fait, en mars dernier, le transport des Terreneuvas par le vapeur "*Sylvie*". Nous verrons plus loin combien ces critiques étaient injustifiées; mais en supposant même que ce transport ait été fait dans des conditions déplorables sous le rapport des vivres, ainsi qu'on l'a prétendu,

le vapeur en question offrait du moins aux passagers toute la sécurité désirable.

Plutôt au ciel que les malheureux marins qui ont trouvé la mort à bord de l'*Angler* se soient embarqués à bord d'un nouveau "*Sylvie*" et dans les mêmes conditions qu'en mars dernier! Nous n'aurions pas aujourd'hui à déplorer leur mort.

Le proverbe: «à quelque chose malheur est bon» va-t-il se réaliser? Nos gouvernants, stimulés par une active campagne de presse vont-ils enfin s'émouvoir et daigner prêter l'oreille aux légitimes revendications de ceux qui s'intéressent à nos populations maritimes?... L'avenir nous le dira.

En attendant, voici ce qu'en pense un journal de Bretagne qui, sous la signature de M. le Commandant NÉMO, montre, mieux que nous le saurions faire, l'urgence qu'il y a à faire aboutir au plus tôt, les réformes que nous avons maintes fois réclamées ici, en faveur de nos marins-pêcheurs.

Le transport des Terreneuvas

Le glas animant l'office pour les marins de l'*Angler* s'est tu, la dernière prière s'est perdue sous la haute voûte de la grande nef, et là-bas sur le chemin qui longe le cimetière, les veuves, les orphelins, les... vieux s'en retournent au foyer vide... maudissant la «Gueuse» qui leur a pris le mari, le père, l'enfant; soulagés pourtant par les paroles d'espérance qu'ils viennent d'entendre!

La-bas, dans un coin du cimetière, bien tôt se dresseront des croix rappelant l'affreux malheur!

A la mémoire de
péri en mer à bord de l'*Angler*
1907.

Et maintenant il reste aux survivants deux devoirs à remplir: rechercher les responsabilités et les moyens de prévenir le retour de pareilles catastrophes.

Ils étaient partis en mars dernier près de 1.200 sur un grand vapeur pour aller fermer là-bas les équipages des 56 goëlettes St-Pierraises.

En les engageant, on leur avait promis le passage dans des conditions si on luxueuses — ils s'en moquent bien! — du moins dans des conditions acceptables et avec la sécurité aussi complète qu'on peut la donner sur la "Grande Traitresse". Ils avaient promis leurs bras, fait le sacrifice de l'absence; c'étaient pour l'hiver au foyer un peu de bien-être, pour les petits, pour les vieux, le pain assuré!

La mer est mauvaise en cette saison, la haine bat furieusement la meraille avec de grands bruits sourds comme des coups de canon, elle déferle et contre le pont de ses embruns; le vent fait rage dans la maturité, c'est la nuit! En haut les feux de côtés sont allumés, jetant dans l'ombre leur faisceau de lumière verte et rouge que traverse une pluie fine mêlée de brume. Et les terreneuvas dorment tranquilles sous la garde de l'officier de quart; c'est la paix du sommeil qui envahit toutes choses, les navires comme les maisonnées. Chaque tour d'horizon les rapproche du pays de la brume, du pays des glaces, de ces bancs où le poisson foisonne par "taches", où l'on trimera six mois, c'est vrai, mais sans se plaindre si la pêche est bonne...

Les six mois sont passés, les jours so-



déjà plus courts, la cale regorge de morue, le long du bord la peinture s'en est allée, la roulle ressort par endroits, des coutures crachent l'étope; les voiles, les cordages, tout d'abord prochaine l'heure du retom.

Vont-ils retrouver pour les ramener au pays après qu'ils auront désarmé leurs goëlettes à St-Pierre, le gros vapeur où l'on dormait si tranquille: ans plus de souci de la mer qu'un "Terrien"? Il y a 15 ans le vapeur *Massilia* fit ce service, mais... il fallut payer 70 francs alors que le passage sur un voilier coûtait 60 francs!!! On objecte bien que les goëlettes ne rentrent pas toutes ensemble que ce serait une charge nouvelle, pour l'armement, mais il serait facile d'occuper ces hommes à la "grave", à la préparation du poisson, à l'emmagasinage du sel, etc..

Et l'on s'embarque sur un voilier. Vous pensez que le nombre des passagers est fixé. A terre dans les voitures, dans les chemins de fer vous vous rappelez avoir vu affiché le nombre maximum de voyageurs à prendre dans les compartiments. La marine doit avoir des règlements analogues, dites-vous. Il serait permis d'en louer en voyant ce qui se passe. Si ces règlements n'existent pas, il y a urgence à les faire et à les.... appliquer.

Ils s'embarquèrent 56 sur l'*Angler*, petite goëlette latine ayant déjà dix hommes d'équipage. Ces goëlettes de 70 à 80 tonneaux n'ont que 30 mètres de long, ce sont de vrais coquilles de noix pour traverser l'Atlantique... surtout aux équinoxes qui sont les saisons d'aller et retour des terreneuvas. Comme voilure deux voiles latines, 2 ou 3 focs, un qui énorme de 7 mètres de long. Vienne une saute de vent, ce gros espar peut en changeant brusquement d'amure imprimer au petit bâtiment une bande dangereuse: ce ne sont pas des navires de haute mer.

Comme vivres vingt jours à pleine ration et cinq avec un morceau de biscuit à chaque repas, juste ce qu'il faut pour arriver. De l'eau, on en trouve, le ciel en est prodigie! mais les voiles tannées dans lesquelles on la recueille lui communiquent un goût épouvantable.

Comme couchage c'est encore pis, ils couchent dans la cale, et même avec la morue, sur leurs coffres, sur ce qui leur reste de paillasse après 6 mois dans l'humidité du poste de l'équipage, quelques-uns peuvent crocher des hamacs sous barrots, ce sont les heureux, il faut se courber pour atteindre son gîte pour la nuit!

Et pourtant nous payons des croiseurs pour la surveillance de la grande pêche,

mais ces croiseurs partent trop tôt. Il existe une commission de visite composée d'un officier de la marine marchande, d'un officier de port, d'un constructeur ou d'un charpentier, cette commission a dû visiter l'*Angler* avant son départ. S'est-elle assurée de l'état du navire? A-t-elle vérifié notamment l'étancheité et le bon fonctionnement des pompes? S'est-elle assurée que le nombre des passagers n'était pas hors de proportion avec le tonnage du navire? Il est bien facile cependant quelques heures avant le départ de sceller les pompes et de s'assurer ensuite de la hauteur d'eau dans les cales.

Cinquante-six hommes ne se cachent pas facilement à bord d'une goëlette de 70 tonneaux, il y a un rôle d'équipage, des règlements qui prescrivent de n'embarquer personne qui n'y soit inscrit, la commission se l'est-elle fait présenter?

L'*Angler* était d'ailleurs un vieux bateau fatigué, c'était de notoriété publique, on n'eut pas dû lui permettre de prendre des passagers! On s'occupe beaucoup de façon très active des ouvriers, des mineurs notamment. Vous direz: «Ceux-là sont électeurs!» Les Terreneuvas ne votent pas, n'étant jamais là aux moments des élections. Il y a assez de calculs malpropres en politique sans y ajouter encore celui-là. Il n'y a pas laide question électorale, mais une question d'humanité, de devoir de la société!

On cherche en ce moment à rendre aussi effective que possible l'inspection du travail, et l'on a raison! les marins ont droit aux bonnes mesures tutélaires, tout comme les autres travailleurs.

L'Etat doit assumer ce service de surveillance, il vient de supprimer encore une fois la maigre subvention qu'il accordait à l'Œuvre des Mers, il doit avec cet argent maintenir ses croiseurs sur les lieux de pêche jusqu'à ce que le dernier pêcheur soit parti.

Le département de la marine doit reviser au besoin ses règlements et ne permettre aux terreneuviens de prendre de passagers que dans ces conditions de sécurité et d'hygiène parfaites. Il se doit de rappeler aux fonctionnaires des commissions de visite que la vie de ses marins lui est précieuse, qu'il ne suffit pas d'aller le long du bord, de crier aux partants: «Etes-vous contents les gars?» Comme si la réponse pouvait être douteuse! «Oui l'on est content de partir pour revoir le pays, la fiancée, la femme et les mioches qui vous attendent là-bas, et l'on s'entasse sur les premiers partants, on sait le reste!!

Il y a aussi un devoir social à remplir! Oui, devoir social! Nous ne sommes pas de ceux qui, appliquant l'egoïste et cynique

loi de l'offre et de la demande, disent à l'autrui: «J'ai payé, je suis quitte!» Non l'argent n'est pas la fin de toutes choses, la vie humaine ne se paie pas. En présence des dénouements de la dernière campagne de pêche, l'armement tiendra à honneur, j'en suis certain, de prendre l'initiative de mesures qui s'imposent pour faire faire ceux qui s'en vont, semant la haine, parlant d'insouciance coupable, veire même d'esprit de lucratif alors qu'il y a seulement manque d'entente. Le Conseil de direction du Comité général des armateurs de France se réunit tous les mois à Paris, les syndicats d'armateurs de la grande pêche ont de fréquentes réunions en cette saison. Nous espérons, nous sommes certains, veux-je dire, que la campagne que nous préconisons en faveur de nos braves Terreneuvas trouvera de l'écho près de tous ceux qui composent ces assemblées et dont beaucoup sont d'anciens marins ayant connu par suite les périodes et les angoisses de ce métier qui arrache tant d'hommes à la douce vie du foyer. Oui, nous l'espérons, l'entente se fera pour prévenir le retour de semblables désastres, pour assurer à nos marins, serait-ce au prix d'un léger sacrifice pécuniaire, la sécurité du retour. N'est-il pas doux de penser qu'il y aurait moins de larmes au pays breton quand reviendrait l'automne, que pas un cri de malédiction ne s'élèverait des foyers éclairés par la bûche du joyeux Noël?

Commandant NEMO.

(Du "Nouvelliste de Bretagne",
22 décembre 1907).

La campagne que l'auteur de cet article préconise trouvera-t-elle, comme il l'espère, de l'écho auprès du Comité Central des armateurs de France et des syndicats d'armateurs à la grande pêche? L'entente se fera-t-elle en vue d'assurer à nos marins-pêcheurs la sécurité du retour?

La lettre suivante nous permet d'en douter.

Paris, le 13 décembre 1907.

Louis Légasse, Délégué des îles Saint-Pierre et Miquelon au Conseil Supérieur des Colonies à Monsieur le Ministre de la Marine.

Monsieur le Ministre,
J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que nous sommes arrivés à l'époque où l'armement Métropolitain et Colonial va prendre ses dispositions en vue de la pro-



une campagne de pêche sur les banes de Terre-Neuve.

Tout en vous confirmant les nombreuses fois que j'ai eu l'honneur de vous adresser, ainsi qu'à Monsieur le Ministre des Colonies, concernant l'amélioration du sort de nos marins pêcheurs, j'ai pour devoir, encore aujourd'hui, d'apporter ma contribution à l'œuvre entreprise par tous ceux qui s'intéressent aux questions maritimes dont l'autorité et compétence indiscutées ne manqueront pas de donner à la question un éclat nouveau d'évidence.

Fils de marin, et représentant élu de la population maritime des îles St-Pierre et Miquelon au Conseil supérieur de Colonies depuis plus de 10 ans, je ne cesse de réclamer les améliorations nécessaires à l'existence de nos marins, et c'est toujours avec joie que j'apporte mon faible concours à cette œuvre éminemment philanthropique, humanitaire et économique.

En dehors de mes fonctions de Délégué, à qualité de Maire de Miquelon, membre du Conseil d'administration des îles St-Pierre et Miquelon, m'a valu l'honneur, lors de mon passage à St-Pierre, cette année, de pouvoir demander au Conseil d'administration de la Colonie, entre autres réformes indispensables à l'avenir du pays, à la sécurité et au bien-être de nos marins, de faire assurer le transport — aller et retour — de nos pêcheurs de morues par vapeur et rien que par vapeur.

Et, au mois d'octobre dernier, un vapeur consentait à aller à St-Pierre et Miquelon et prendre les marins pêcheurs aux conditions des navires voiliers. Mais l'Administration locale ne crut pas devoir faire droit à ma demande.

Si l'autorité administrative de la Colonie avait appuyé mes propositions près du Conseil d'administration, nous n'aurions pas à déplorer aujourd'hui la perte des soixante dix hommes de "l'Angler". C'est là, malheureusement un exemple tragique des inconvenients graves que présente le transport des passagers par voiliers.

En présence d'un malheur semblable, il est plus que jamais du devoir le plus strict du Délégué élu des pêcheurs et de la population entière des îles St-Pierre et Miquelon, de signaler au Gouvernement de la Métropole la situation réelle des marins pêcheurs de l'armement, afin que les pouvoirs pu-

bliques puissent prendre leurs dispositions pour éviter de nouvelles catastrophe.

Quelles sont les mesures prises par le Gouvernement, ou par l'armement à la pêche de la morue à Terre-Neuve, pour assurer le transport des marins pêcheurs de St-Malo à St-Pierre et Miquelon?

Quant à moi, au nom des pêcheurs que j'ai l'honneur de représenter, et, dans l'intérêt de l'armement même, j'ai insisté auprès de la société "La Morue Française" pour lui faire mettre, comme par le passé, un vapeur sur la ligne de Saint-Malo-Saint-Pierre.

Le Conseil d'Administration de cette Société n'a pas cru devoir donner une si favorable à ma demande à la suite des contestations sacerbes et injustifiées dont "La Morue Française" a été l'objet de la part d'une partie de la Presse, au sujet du transport des pêcheurs par le "Sylvie", en mars 1907.

D'autre part, l'enquête administrative que vous avez ordonnée vous-même à ce effet, n'a pas été de nature à encourager La Morue Française à assurer le même service en mars 1908.

Veuillez trouver, sous ce pli, Monsieur le Ministre, la correspondance échangée entre cette Société et le Gouvernement relativement au transport des pêcheurs par "Sylvie" en 1907.

J'ai donc été forcé de m'orienter d'un autre côté, et de faire appel ailleurs, notamment à la Société Cyp. Fabre & Cie de Marseille. Mais personne ne se soucie de faire cette opération, tout le monde refuse d'assurer le service à vapeur que nous réclamons.

Si vous ne daignez pas intervenir dans cette question, le transport des pêcheurs sera donc assuré par voiliers, les propositions que j'avais soumises au Conseil d'administration ayant été rejetées, sans se rendre compte des conséquences désastreuses qui forcément devaient découler de ce rejet.

Vous envoyez, Monsieur le Ministre, chaque année à Terre-Neuve un ou plusieurs croiseurs dont l'armement coûte beaucoup plus cher que celui des transports de l'Etat,

Ne pourriez-vous pas, dans un but humanitaire et d'intérêt général, remplacer les croiseurs par des transports et y prendre à bord nos pêcheurs de Bretagne qui vont armer à St-Pierre et Miquelon

sur les goëlettes coloniales.

Je me permets de vous suggérer respectueusement cette idée, certain à l'avance que les armateurs seront heureux de payer à l'Etat, non seulement le tarif fixé par les règlements pour le transport des hommes, mais encore le double des sommes prévues à ce sujet.

Une nouvelle réglementation s'impose en ce qui touche le départ des pêcheurs pour St-Pierre et Miquelon et leur retour de St-Pierre en France. Je demeure à votre entière disposition pour vous fournir tous les renseignements utiles à ce sujet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

Signé: Louis LEGASSE.

Voici les pièces que M. L. Légasse a adressé à la même temps au Ministre de la Marine.

Saint-Pierre, le 12 octobre 1907.

L'Administrateur des établissements de St-Pierre et Miquelon à la Société "La Morue Française".

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous informer que par une dépêche du 23 septembre dernier, M. le Ministre de la Marine vient de me donner l'ordre de faire une enquête sur les conditions dans lesquelles a été effectué au printemps, par le "Sylvie", le transport des équipages destinés à l'armement local. Cette enquête doit établir, s'il y a lieu, le bien fondé de nombreuses réclamations faites à la Marine et l'exactitude des faits publiés à ce sujet par la revue "l'Hygiène générale".

Dans le cas où, comme représentant des armateurs, vous croiriez devoir formuler des observations, vous n'auriez qu'à les remettre avant le 20 octobre, sous forme de note écrite, à M. le Commissaire de l'Inspection maritime.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

Signé: ANTONETTI.

Saint-Pierre, le 26 octobre 1907.

Monsieur le Commissaire de la Marine.

Monsieur le Commissaire,

Après avoir pris connaissance de l'article paru dans la "Revue" que vous avez bien voulu nous communiquer, nous avons l'honneur de vous faire savoir que l'auteur de cet article a grossièrement exagéré ou dé-



naturé les faits au sujet du transport des passagers du vapeur "Sylvie".

Ce steamer a été autorisé par la Commission Administrative à prendre 1,600 passagers dans l'état où il est venu à Saint-Pierre avec environ 1,200 hommes.

Tous les vivres qui ont été embarqués à bord, étaient des vivres frais ou des conserves provenant de fournisseurs généraux de la Marine marchande ou militaire.

Il a pu arriver qu'en cours de route du pétrole ait été versé, par accident, sur certains vivres, puisque le médecin a constaté que certaines provisions étaient imbibées de chiste. Ce sont des choses que nous ne pouvons contrôler et dont nous n'avions pas encore entendu parler.

Sous ce pli, veuillez recevoir l'état des vivres débarqués du vapeur "Sylvie" après son arrivée à St-Pierre. Vous constaterez avec nous qu'il y avait abondance de tout encore à bord, comme provisions de bord. Il vous sera facile de faire contrôler cet état par le Service des Douanes.

Le transport des équipages par le "Sylvie" a été fait dans les meilleures conditions possibles.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire l'assurance de mes sentiments respectueusement dévoués.

LA MORUE FRANCAISE.

Etat des vivres débarqués du vapeur "Sylvie" à St-Pierre et Miquelon, le 31 mars 1907

Vin	439 barriques de 220 litres
Eau-de-vie	1 barrique
Ail	1 sac
Oignons	2 sacs
Biscuits Girodroux	2,800 kilos
Biscuits St-Pierre	6,400 kilos
Farine	1 baril 3/4
Moutons vivants	10
Bœuf en boîtes	95 boîtes de 4 kilos
Bœuf bouilli	468 boîtes de 3 kilos
Bœuf en baril	2 barils de 50 kilos
Tripe à la mode de Caen . .	47 boîtes de 4 k.
Lard français	5 barils de 90 kilos
Lard américain	7 barils de 50 kilos
Graisse normande	1,465 kilos 600
Margarine	1,585 kilos
Morue	300 kilos
Café moulu	70 kilos
Chicorée	60 kilos
Sucre	200 kilos
Vinaigre	112 litres

Huile d'olive	55 kilos
Haricots	1,300 kilos
Pommes de terre	24,203 kilos
Choux salés	3 barriques
Boeuf frais	2 paniers
Poivre moulu	125 kilos
Thé	16 kilos
Savon	100 kilos

St-Pierre-Miquelon, le 31 mars 1907.

Le Commissaire du bord

Signé: A. ROULET

Comme on le voit, par suite des critiques injustifiées faites par une certaine presse au sujet du transport des Terreneuvas effectué en mars dernier par les soins de "La Morue Française", critiques qui ont amené le Gouvernement à ordonner une enquête non moins injustifiée, aucune maison d'armement ne veut se charger d'assurer le même service en 1908.

A moins donc que le Gouvernement n'intervienne dans cette question et dans le sens indiqué par notre Délégué, il est fort à craindre que le sort de nos marins-pêcheurs, bien loin de s'améliorer au point de vue du transport, à l'aller comme au retour, ne devienne encore pire que par le passé.

Espérons cependant pour eux, et aussi pour notre armement local qui ne pourrait que souffrir de cet état de choses, qu'une solution interviendra d'ici peu et qu'une entente se fera, coûte que coûte en vue de prévenir des désastres semblables à celui que nous venons d'enregistrer.

SOCIÉTÉ des FRIGORIFIQUES des Iles Saint-Pierre et Miquelon.

Tarif et conditions des viandes en Frigorifique.

1^o 40 fr. 80 par mois, par 100 klg., bœuf, veau, mouton, porc etc. etc.

2^o Tout mois commencé est dû en entier.

3^o La volaille jusqu'à 5 klg. 0 fr. 50 par pièce.

4^o Au dessus de 5 klg. 10 fr. 80 les 100 klg.

5^o Chaque livraison est payable comptant

6^o Les livraisons se feront:

l'hiver de 7 à 8 heures du matin

— de 4 à 5 heures du soir

l'été de 5 à 7 heures du matin

— de 6 à 7 heures du soir.

7^o La Société ne répond ni de la qualité, ni du poids, les viandes n'étant pesées qu'à la sortie des chambres d'emmagasinement.

Ces conditions sont provisoires.

Le Directeur-Gérant,
Jacques LECASSE.

A vendre.

UN CANOT A GAZOLINE.

S'adresser chez M. E. Sire.

A vendre

Une bonne bicyclette

S'adresser au bureau du Journal.

Imprimerie

"LA VIGIE"

IMPRESSIONS EN TOUS GENRES

Cartes de Visite,
cartes de faire-part,
Naissance - Mariage
et Décès

Factures - Bon
Connaissances etc.,
Affiches tous formats.

Prix Modérés

Rue Jacques-Cartier SAINT-PIERRE

Imp. LA VIGIE — Le Gérant: F. Dotsabide