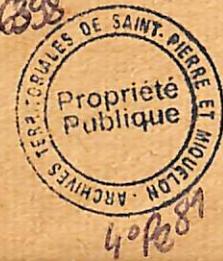


LA VIGIE

Journal de démocratie sociale

DES ILES SAINT-PIERRE ET 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

EN VOIE D'AMELIORATION

La campagne de presse entreprise récemment, en faveur de nos marins-pêcheurs, et à laquelle nous nous sommes empressés de faire écho, commence enfin à porter ses fruits. Un avenir meilleur semble poindre à l'horizon pour tous ces braves travailleurs de la mer si négligés, si oubliés jusqu'ici, et tous ceux qui s'intéressent tant soit peu à leur sort salueront avec joie ce premier pas dans la voie des réformes et des améliorations.

Une dépêche du Ministre de la marine vient en effet, de décider à la date du 9 janvier dernier, que le *nombre des passagers* pouvant être admis à bord des bâtiments à voile, pêcheurs ou chasseurs, se rendant à St-Pierre et Miquelon, sera désormais déterminé pour chacun d'eux conformément aux prescriptions de la dépêche du 17 janvier 1894, aux termes de laquelle il peut être égal aux trois-quarts de la différence entre le nombre déterminé de jauge nette et les deux-tiers du nombre de tonneaux de chargement.

Le chiffre ainsi obtenu constitue un maximum qui ne devra en aucun cas être dépassé et qui, de plus, ne devra pas atteindre que 20% de la jauge nette, si après :

Tous les passagers, de même que l'équipage de chaque navire, devront disposer de locaux habitables convenablement aménagés, où ils seront à l'abri des intempéries, permettant l'installation de couchettes en nombre suffisant et pouvant être tenus en état constant de propreté.

Les dimensions de ces locaux devront, d'autre part, être telles que chaque personne embarquée dispose d'un volume au moins égal, déduction faite, bien entendu, de l'espace qui serait occupé par des coffres ou par tout autre objet, à celui qui est exigé par l'article 5 du décret du 15 mars 1861 sur l'émigration, c'est-à-dire :

1 m. 30 décimètres carrés si la hauteur du pont est de 2 m. 28 et plus;

1 m. 33 décimètres carrés si la hauteur du pont est de 1 m. 83 et plus;

1 m. 40 décimètres carrés si la hauteur du pont est de 1 m. 66 et plus.

**

D'autre part, nous avons été heureux d'apprendre que, grâce aux efforts persévérants de notre Délégué M. L. Légasse une entente ait pu avoir lieu entre la société "La Morue Française" et la "Cie Générale Transatlantique" en vue d'assurer le transport de nos marins-pêcheurs de France à St-Pierre, pour l'*aller*, et de St-Pierre en France, pour le *retour*.

Voici du reste en quels termes M. L. Légasse s'est lui-même empressé d'en faire part à Monsieur le Ministre de la Marine.

Paris, le 5 janvier 1908.

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

Monsieur le Ministre,
Par ma lettre du 13 décembre dernier, j'ai eu l'honneur de vous demander, dans un but humanitaire et d'intérêt général, de remplacer les croiseurs allant chaque année à St-Pierre, par des transports de l'Etat,

pour pouvoir y prendre à bord, nos pêcheurs de Bretagne qui vont armer les goëlettes coloniales.

A ce moment, les compagnies de navigation refusaient catégoriquement d'assurer le service à vapeur que je réclamais.

Entre temps, la Société "La Morue Française" a pu conclure une entente avec la Cie générale Transatlantique, en vertu de laquelle un ou plusieurs vapeurs de cette Compagnie sont mis à sa disposition pour effectuer le transport, — *aller et retour* — des équipages coloniaux.

Pour l'*aller*, il n'y aura qu'un seul vapeur sur la ligne.

Pour le *retour* au contraire, La Morue Française pourra disposer de 2 ou 3 vapeurs, ou plus si nécessaire, qui iraient, à la fin de la campagne de pêche, (c'est-à-dire en octobre et à 15 jours d'intervalle) aux îles St-Pierre et Miquelon y prendre nos marins-pêcheurs.

Le vapeur Louisiane quittera St-Malo dans la première quinzaine de mars, et fera probablement escale à Bordeaux d'où il se rendra directement aux îles St-Pierre et Miquelon.

Bien que la Louisiane soit un vapeur de premier ordre, je viens vous prier de vouloir bien le faire convoyer par un des croiseurs qui doivent se rendre cette année, à Terre-Neuve.

On ne saurait trop faire ni prendre trop de précautions pour améliorer le sort de nos marins et surveiller leur vie en mer, le temps que les intérêts de l'armement si gravement compromis.

Je suis à cette occasion pour vous confirmer ma lettre du 2 février 1907 qui vous fut ramassée en temps et lieu, avec la haute recommandation de M. le Ministre des Colonies.

Voici la copie de cette lettre à laquelle je



vous prie de donner la suite qu'il comporte, puisque vous êtes d'accord avec M. le Ministre des Colonies pour reconnaître le bien fondé de ma demande.

Paris, le 2 février 1907.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous confirmer ma lettre du 21 mars 1905, renfermant une copie de celle que je vous avais adressée, le 9 du même mois, à Monsieur le Ministre de la Marine, au sujet des marins-pêcheurs de Terre-Neuve.

Depuis plusieurs années, je ne manque pas une occasion d'en informer MM. les Ministres de la Marine et des Colonies, de la nécessité d'améliorer le sort des marins-pêcheurs.

J'écrivais à ce sujet, en 1900, dans ma notice sur la situation et l'avenir économiques des îles St-Pierre et Miquelon : « C'est un fait certain, et nous l'affirmons dès le début, l'avenir économique de la pêche sur les bancs de Terre-Neuve dépend, en grande partie, de l'amélioration du sort de nos marins-pêcheurs. »

Les membres du Gouvernement, dans leurs discours, semblent vouloir se préoccuper du sort de la classe ouvrière. Mais malgré mes appels pressants et réitérés plusieurs fois chaque année depuis 1900, je n'ai obtenu du Gouvernement que des félicitations chaleureuses, des marques de sympathie plus ou moins sincères à regard des marins-pêcheurs, et de belles promesses qui ne sont jamais réalisées.

Or, nos marins-pêcheurs, ces vaillants ouvriers de la mer, attendent plus que des paroles des représentants de la République démocratique et sociale, nous en attendons des actes. Et aujourd'hui, c'est encore en ma double qualité de représentant élu de ces pêcheurs et d'un groupe important d'armateurs, que je m'adresse, une dernière fois, au Gouvernement avant de l'adresser directement au Parlement, pour lui poser respectueusement les questions suivantes :

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas déjà décrété ou arrêté ou promulgué :

1^o. — L'obligation d'avoir un cuisinier à bord de tout bateau pêcheur au lieu d'un mousse de 13 à 14 ans qui seul prépare la nourriture à des équipages variant de 16 à 40 hommes.

2^o. — La suppression radicale de l'alcool à bord (seul moyen d'enrayer l'alcoolisme) et son remplacement par une meilleure alimentation et par une distribu-

tion fréquente de vin chaud, de thé et de café.

3^o. — Des règlements sévères relatifs à l'hygiène et à l'entretien des logements des marins, dont l'aération est souvent défectueuse.

4^o. — Des instructions administratives imposant l'examen médical des pêcheurs avant leur départ de la Métropole.

Il est du devoir du Gouvernement d'imposer ces obligations à l'armement de la pêche à Terre-Neuve dans l'intérêt de nos pêcheurs, et je dirai aussi, dans l'intérêt même des armateurs.

Le Gouvernement doit encore obliger tous les navires métropolitains, allant à Terre-Neuve, à relâcher au moins une fois par campagne, (la campagne est de 7 à 8 mois) aux îles St-Pierre et Miquelon pour s'y ravitailler d'eau d'eau, de pain frais, de viande fraîche, de légumes, etc.

Les marins, pendant ces escales, si rapporeraut à bord et auront tout le temps de tirer leurs effets et le reste. C'est une question d'humanité sur laquelle j'ai déjà eu l'occasion d'appeler la bienveillante attention des pouvoirs publics.

La relâche obligatoire, en dehors des effets salutaires qu'elle produira au point de vue moral et physique sur nos marins-pêcheurs, influera aussi sur les recettes du budget local de la Colonie.

J'ose enfin espérer que le Gouvernement voudra s'occuper de faire aboutir ces réformes indispensables à la santé de nos marins-pêcheurs et à l'avenir de la pêche de la morue sur les bancs de Terre-Neuve.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments respectueux.

Signé: L. LÉGASSE

**

Connaissant votre sollicitude toute particulière pour nos pêcheurs de morue, j'espère que vous voudrez bien donner une suite favorable à ma requête.

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

Signé: Louis LÉGASSE.

Quelques jours plus tard, la société "La morue Française" adressait elle-même à tous les armateurs la circulaire suivante, les mettant au courant de l'accord intervenu et des améliorations apportées à l'embarquement et au trans-

port des assagiers.

Saint-Servan, le 14 janvi 1907.

M

Nous avons l'honneur de vous informer que nous assurons, cette année, le transport des pêcheurs de St-Malo à St-Pierre-Miquelon, par le vapeur transatlantique "Louisianne" ou tout autre transatlantique, avec faculté de faire escale dans les ports français de l'océan.

Nous prendrons des passagers de première, deuxième et troisième classes.

Les passagers de troisième classe, contrairement aux lois et coutumes en vigueur à St-Malo, de tous temps, auront droit, cette année, chacun à une couchette et mangeront à table. En tout état, le meilleur confort est assuré aux pêcheurs.

La liste des passagers sera arrêtée le 25 janvier.

Veuillez agréer, M. , l'assurance de nos meilleurs sentiments,

LA MORUE FRANÇAISE.

Encore une fois, tous ceux qui s'intéressent au sort de nos pêcheurs de morue, et les armateurs tous les premiers, se féliciteront de ce nouvel état de choses.

Il ne sera pas dit, en effet, que pour quelques misérables gros sous la vie de nos meilleurs marins sera plus longtemps exposée aux hasards d'une traversée plus ou moins longue et certaine à la merci d'un funeste coup de vent.

C'était là une question d'humanité que tous les vrais démocrates, et nous sommes, désireraient voir résolue depuis longtemps; et du moins, la catastrophe de "l'Angler", malheureusement pérée de tant d'âmes du même genre aura servi à quelque chose.

Et maintenant une autre question pose tout naturellement au bout d'autre plume.

Si le sort de nos marins-pêcheurs des plus intéressants à tous les points de vue, celui des armateurs et en particulier de nos armateurs St-Pierre mérite bien aussi quelque chose. Ces pauvres armateurs, les attaqués et calomniés et vilipendés au cours de la campagne de presse! Et même

bien-pensants, qui sont peut-être les amis des marins (du moins ils le disent) mais qui, en la circonstance, songeaient sans doute moins à prendre leur défense qu'à venger une petite rancune, toute personnelle. celle-là, n'ont pas reculé devant de *bien gros mots*. Fort heureusement les *gros mots* ne prouvent rien et l'honorabilité de nos armateurs reste indemne. Cela n'empêche qu'ils ont été bel et bien *calomniés* et accusés même d'*exploiter* la vie des marins à leur service.

Ah ! les *exploiteurs* !... Ils ont eu tort, en effet, ces armateurs qu'on a mis, au mois d'octobre dernier, dans l'*obligation d'opérer le rapatriement de leurs hommes en les embarquant sur des voiliers*, alors qu'un vapeur consentait à aller les prendre à St-Pierre et aux mêmes conditions que les navires à voile !

N'est-ce donc pas un armateur, et M. L. Légasse encore, qui a proposé ce dernier mode de transport en plein Conseil d'administration de la Colonie ? Oui, mais l'administrateur Antonetti ne crut pas devoir entrer dans ses vues et faire droit à sa demande. A qui, dès lors, peut incomber la responsabilité de la catastrophe de "l'Angler" : aux armateurs ou bien à l'Administration ?

Non, les armateurs ne sont pas des *exploiteurs*. Ils ne demandent pas mieux que de s'imposer des sacrifices pour donner à leurs marins-pêcheurs toute la sécurité désirable aussi bien pour le *retour* que pour l'*aller* ; mais ils demandent aussi qu'on s'occupe un peu plus d'eux, qu'on néglige un peu moins leurs intérêts industriels et commerciaux qu'on entre enfin dans la voie des réformes susceptibles d'enrayer le mouvement d'*croire* de l'armement local et de lui rendre peu à peu son ancienne prospérité.

Nous reviendrons sur ce sujet quand nous parlerons de la dernière réunion du Conseil d'administration.

LES EXPLOITS DE M^e LAGRO

L'illustre Lagrosillière que la Martinique nous avait prêté et qu'elle nous a... repris, devient de plus en plus célèbre.

Les journaux de Fort-de-France ne taillissent plus d'*éloges* sur ce *héros* dont, pour

notre part, nous n'avons peut-être pas su apprécier assez les hautes et brillantes... qualités.

Elles sont, cependant, bien réelles, si l'on en croit du moins un journal local, "Le combat", à qui nous empruntons l'article suivant qui, comme on pourra en juger, se charge de les mettre en évidence.

TENEOR LUPUM AURIBUS.

Est-ce bien un loup, ce Lagrosillière, que je tiens par les oreilles ?

Ne serait-il pas plutôt un chacal, une hyène, un de ces carnassiers aussi féroces que lâches, qui ne s'attaquent qu'aux gens désarmés ou aux morts ?

Oui, c'est bien une hyène, cet insulteur qui promène partout une tête qu'on dirait, si on voulait le suivre sur certain terrain, celle d'un tuberculeux au troisième degré.

C'est une hyène enjuponné, qui se porte malade dès qu'il est recherché pour ses infidélités anonymes.

Ce n'est point un loup, aillez, ce triste personnage qui s'en va plearnicher dans le paletot d'un Procureur général et lui demander protection parce qu'un jeune homme plein de sang lui a infligé une juste correction, en retour — n'est-il pas coutumier du fait ? — de ses impertinences gratuites :

Oui, il est tenu et bien tenu par les oreilles.

Ainsi comme il lave, comme il hurle dans l'ombre, bien couvert par sa fameuse déclaration : *la doctrine socialiste m'interdit de me battre*.

Et sait-on pourquoi toutes ces contorsions du pitre du *Proletaire* ; et sait-on pourquoi toutes ces rumeurs, tous ces grincements de dents, toutes ces invectives à l'adresse du sympathique M. de Breffleillac ?

Nous allons le dire.

L'avocat sans cause, Lagrosillière, rugit brave et menace, parce que :

1^e Il est déféré à la chambre de discipline pour avoir oublié sa qualité d'avocat et outragé Monsieur le Procureur général, ce qui peut entraîner sa suspension.

2^e Il est poursuivi disciplinairement pour avoir, au Gros-Morne, organisé sous la présidence du maire Bel Vautour une conférence politique dans laquelle il a préconisé la grève, le sabotage, l'action directe, le sac des usines et des propriétés.

3^e Il est poursuivi correctionnellement, avec les conseillers municipaux de Fort-de-France qui, le 20 octobre dernier, ont essayé de fausser le scrutin et contrevenu à la loi de 1902, dite *Loi Perreau* dont l'article

unique est ainsi conçu :

Article unique. — En dehors des cas spécialement prévus par les dispositions des lois et décrets actuellement en vigueur, quiconque, soit dans une commission administrative ou municipale, soit dans un bureau de vote ou dans les bureaux des mairies, des préfectures, ou sous-préfectures, avant, pendant ou après un scrutin, aura, par des manœuvres frauduleuses, changé ou tenté de changer le résultat d'un scrutin, sera puni d'un emprisonnement de six jours à deux mois et d'une amende de 50 à 500 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, et de la privation des droits civiques pendant une durée de deux à cinq ans.

« Si le coupable est un fonctionnaire public, la peine sera portée au double. »

« L'article 467 du code pénal est applicable à la présente loi. »

L'on comprend, sans peine, que l'avocat sans cause qui sait à quoi il est exposé par suite de ces trois poursuites dirigées contre lui, soit affolé au point de perdre toute retenue.

L'on comprend encore mieux pourquoi il n'ose plus signer dans son torchon, les insanités qu'il publie à l'adresse du distingué chef de notre magistrature.

Mais il nous est bien permis à nous autres du "Combat", de dire à M. J. Lagrosillière que ses contrecuidances n'effraient et ne peuvent effrayer personne.

Il faut, en effet, vraiment ne pas connaître le bonhomme pour le prendre tant soit peu au sérieux.

Ce soit-disant collectiviste, qui aspire à réformer à lui tout seul notre société mal organisée n'est tout simplement qu'un avoïste, dont les ambitions et les appétits sont restés jusqu'ici inassouvis.

Prenons le seulement depuis 1902, pour ne pas aller plus loin.

Nous le voyons se rendant à Paris à nos frais, faisant la mouche du coche dans le monde qui distribue ou peut faire obtenir les bonnes et grasses sinécures, s'accrochant en désespéré à Gérault-Richard, dont il attend un poste de magistrat colonial.

Comme toute l'influence du député de la Guadeloupe ne peut masquer l'imbecillité du personnage, il se retourne par une de ces cabrioles de pitre bien diabolisé contre son bienfaiteur et essaie de mordre l'main qui l'avait tant de fois obligé.

Mais Gérault-Richard, tout socialiste qu'il est, ne pratique pas comme nos bons *sociolos* Martiniquais le culte de la *Caponnerie* et en cinq ou six cinglants articles,



