

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 QUAIDE LA RONCIÈRE

INSERTIONS

Une à six lignes . . . 3 fr. 00
Réclames . . . 0 fr. 20
Faits divers . . . 1 fr. 00

CONSIDÉRATIONS SUR LE SERVICE POSTAL

Maintenant que le Contrat Postal entre M. Miller et l'Administration est rompu par le fait de la vente du Sagona, il est, croyons-nous, utile de jeter un coup d'œil en arrière.

Il n'y a pas d'illusions à se faire, depuis le 1er Septembre dernier le service a été effectué d'une façon déplorable et a causé au commerce et à la population de nombreux préjudices qui se chiffrent par des milliers de francs.

Le Sagona d'abord ne réunissait pas toutes les conditions du contrat, il a été cependant accepté d'emblée, il en a été de même du Fogota, absolument inférieur.

La francisation du navire a été faite illégalement. Le service des douanes, qui savait pertinemment que M. Miller servait de personne interposée, n'a pas fait son devoir en n'exigeant pas des garanties sérieuses.

L'hypothèque prise au profit d'un anglais a rendu illusoire le recours de l'Administration en cas de nécessité.

Presque toutes les clauses du contrat indiquent nettement qu'il a été fait en collaboration avec l'entrepreneur et pour son plus grand bénéfice.

L'autorisation a été accordée de faire faire au vapeur des réparations pendant la période hivernale. Cette faculté indique clairement la complicité de l'Administration et de l'entrepreneur. On sait bien que lorsqu'on répare un navire dans nos pays ce n'est pas, à moins de nécessité absolue, dans l'hiver.

Mais cela a été spécifié uniquement pour permettre aux propriétaires du Sagona, sous le couvert de l'autorisation, de faire la chasse aux lous marins, chasse qui se fait précisément de février à Avril. Du reste, on ce moment même le Sagona sous pavillon anglais est parti aux lous marins.

Le contrat stipule le remplacement du Sagona par un vapeur de 400 tonneaux brut, réunissant toutes les autres conditions du contrat. On a eu soin de ne pas dire d'une façon précise de quelle nationalité devait être ce vapeur, si bien qu'on a profité de cette ambiguïté pour accepter le Fogota sous pavillon anglais, tout en payant la même subvention de 20.000 francs par an et malgré le tort occasionné à la Colonie par l'impossibilité de transporter des morues sèches pendant ces deux mois.

L'Administration a été faible et lâche dans l'acceptation aussi bien du Sagona que du Fogota. Les lois et les règlements, le contrat lui-même ont été foulés aux pieds à maintes reprises par nos fonctionnaires et par ordre.

M. Marchand a mis tout en œuvre pour ruiner la Colonie au profit des anglais de Terre-Neuve, les véritables propriétaires du Sagona.

Le contrat a spécifié à l'article 9 que le vapeur postal assurerait dans l'intervalle des courriers le service avec Terre-Neuve. Cette stipulation a été faite uniquement pour favoriser l'entrepreneur, qui a de grosses quantités de marchandises à porter dans les ports anglais et qui, de cette façon a pu les faire parvenir à destination sous le couvert de l'exécution du contrat.

Le service avec Terre-Neuve n'a aucune utilité pour St-Pierre, les deux pays vivant presque à l'état d'hostilité ouverte et ne faisant aucun trafic.

Par suite de ses voyages à Terre-Neuve, c'est à chaque instant que des retards ont eu lieu, nous les avons signalés en leur temps. Le service de la correspondance a été complètement désorienté surtout pendant la saison hivernale. Les passagers ont eu à en souffrir par la manière dont, pendant longtemps, ils ont été embarqués, par les longues veilles qu'il leur a fallu subir en attendant

le vapeur qui n'arrivait pas.

A St-Pierre les marchandises ont dû être mises à terre par n'importe quel temps afin de permettre au vapeur de se rendre bien vite à Terre-Neuve.

Ces marchandises ont été souvent débarquées la nuit, entassées dans les magasins de la douane, sujettes à être détériorées par la gelée, certaines ont été laissées dehors sous la pluie ou dans la neige sans être couvertes, sans que les destinataires aient été avertis.

De plus, nous avons la certitude que des marchandises destinées à St-Pierre, ont été laissées volontairement en souffrance à Halifax ou à Sydney, afin de permettre de transporter celles destinées à Terre-Neuve.

Parlons maintenant spécialement du transport des morues sèches.

L'insistance des anglais à faire insérer au contrat, la clause des réparations a eu un double but.

D'abord, nous venons de le dire, celui de permettre au vapeur Sagona de se livrer à la chasse aux phoques, ensuite celui de nous priver, pendant la meilleure saison de vente pour les morues sèches des moyens de transport à Halifax.

Bien que dans l'article 16 du contrat il soit dit avec ironie: *Le concessionnaire, en vue de favoriser l'exportation des morues consent etc.* il n'y est pas dit s'il s'agit de morues françaises ou de morues anglaises, parce que les anglais savent très bien que la morue de pêche locale française (shore fish) qu'il ne faut pas confondre avec la morue pêchée sur les bancs, est toujours expédiée par le vapeur français sur le marché canadien et américain de Novembre à Juin.

Or, comme pendant une partie de ce temps le vapeur français est remplacé par un vapeur anglais, les expéditions des morues françaises sont forcément suspendues



de pêche des pays étrangers n'ayant pas de traités spéciaux avec l'Angleterre ou le Canada, de se ravitailler dans les ports canadiens et même d'y embarquer ou d'y débarquer des membres de l'équipage ou des passagers.

Je dois tout d'abord vous indiquer les circonstances dans lesquelles cet amendement a été déposé et l'objet auquel il répond. Les pêcheurs canadiens mènent depuis plusieurs années dans la presse, au Parlement etc., une campagne contre l'industrie de la pêche à vapeur que les chalutiers français et anglais viennent exercer à Terre-Neuve et dans eaux voisines des côtes canadiennes. Les promoteurs de cette campagne s'efforcent d'obtenir des mesures restrictives contre ces chalutiers à vapeur, sous prétexte que ces bâtiments appauvriraient les richesses ichtyologiques de cette région. Ils ont pensé à juste titre que le meilleur moyen d'entraver l'exploitation des chalutiers français était d'empêcher ces vapeurs de venir prendre dans les ports canadiens, le charbon, la glace, les lignes et surtout la boîte «appât» indispensable à leur industrie.

La question de l'approvisionnement en cette «hareng, capelan, encornet, bulot», en effet, extrêmement importante pour les navires qui se livrent à la pêche de la morue. Autrefois, les pêcheurs français trouvaient à Terre-Neuve même, c'est-à-dire aux abords immédiats des lieux de pêche, la facilité dont il avaient besoin. Cette facilité leur a été enlevée par le Bait-Bill et par l'abandon de nos droits sur le French Shore, conséquence de la Convention franco-anglaise de 1904. Il en résulte qu'actuellement les centres de ravitaillement en boîte que les pêcheurs français ont à leur disposition, nos établissements de St-Pierre Miquelon et les ports canadiens. Malheureusement, nos établissements de St-Pierre Miquelon ne disposent pas de ressources suffisantes en outre, les chalutiers à vapeur ne trouvent pas, à St-Pierre, les facilités de ravitaillement en charbon que leur offre le port canadien de North Sydney. Un certain nombre de pêcheurs français, les chalutiers à vapeur en particulier, se trouvent donc dans la nécessité de choisir les ports canadiens pour base de leurs opérations.

L'amendement qui vient d'être voté par la Chambre des Communes du Canada tend à leur interdire désormais cette faculté et cette interdiction semble devoir n'atteindre que les pêcheurs français, puisque seuls les navires des pays ayant des traités spéciaux avec la Grande-Bretagne ou le Canada seraient autorisés à venir s'ap-

provisionner dans les ports du Dominion, les Américains par exemple, qui jouissent de conditions spéciales en matière de pêche, en vertu du Traité de 1818.

Mais l'amendement proposé a une portée beaucoup plus étendue. Il va jusqu'à interdire aux navires de pêche étrangers d'embarquer ou de débarquer des membres de l'équipage ou des passagers. Ne pensez-vous pas, Monsieur le Ministre, que cette interdiction soit en opposition absolue avec les principes du droit international? Autant on peut comprendre que certains pays refusent l'accès de leur territoire à des catégories de personnes non désirables (indigents infirmes, malades contagieux, fous, anarchistes, etc.), autant il est inadmissible qu'un pays interdise à un navire étranger, par le seul fait qu'il est un navire de pêche, de débarquer dans un de ses ports ou d'embarquer un membre de l'équipage. Une pareille interdiction s'explique d'autant moins, en ce qui concerne les navires français, que notre réglementation nationale oblige nos armateurs à rapatrier en France les marins malades ou blessés, délaissés à l'étranger.

Enfin on peut se demander jusqu'à quel point la mesure nouvelle pourrait être applicable aux navires français. En effet la Convention de Commerce entre la France et le Canada du 19 Septembre 1907, approuvée par la loi du 20 Juillet 1909 et promulguée par le Décret du 11 Février 1910 déclare à son art. 10:

La France et le Canada s'engagent à n'établir l'une envers l'autre aucune prohibition ni restriction d'importation ou de transit qui ne soit applicable en même temps aux autres pays.

D'autre part, l'article II stipule:

Réserve faite des dispositions tarifaires, la France et le Canada se concèdent réciproquement le traitement de la nation la plus favorisée pour tout ce qui concerne l'importation, la réexportation le transit, l'entreposage, l'emmagasinage, le transbordement, la consommation, l'accomplissement des formalités de douane et, en général, pour tout ce qui se rapporte à l'exercice du commerce et de l'industrie.

Si, comme je l'espère, vous reconnaissez le bien fondé des observations qui précèdent le Comité Central des armateurs de France vous serait très reconnaissant, Monsieur le Ministre, de vouloir bien inviter le représentant de la République au Canada à appeler sur elles l'attention du Gouvernement du Dominion.

Dans le cas où le Gouvernement français estimerait que les dispositions de la Convention franco-canadienne du 19 Septembre

1907 ne sauvegarderaient pas complètement les intérêts de nos armateurs Je me permets de vous demander, au nom du Comité Central des Armateurs de France, de bien vouloir prendre l'initiative d'entamer, le cas échéant, des négociations avec le Gouvernement canadien, à l'effet d'aboutir à une convention spéciale, dans les termes prévus par le Bill dont il s'agit.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute Considération.

Le Président

Signé: J. Charles-Roux

L'AMNISTIE

LE TEXTE DÉFINITIF DU PROJET

La commission de la réforme judiciaire a terminé hier l'examen du projet de la loi sur l'amnistie.

Elle s'est arrêtée définitivement au texte suivant:

Article premier. — Amnistie pleine et entière est accordée pour les faits commis antérieurement au 30 janvier 1913.

1^o A toutes les infractions prévues en matière de réunion, d'élections, de grèves;

2^o A toutes les infractions prévues par les lois sur la presse des 29 juillet 1881, 11 juin 1887, 12 décembre 1893, 16 mars 1893;

3^o A toutes les infractions prévues par les lois du 21 mars 1884;

4^o A toutes les infractions prévues par les lois des 1^{er} Juillet 1901, 4 décembre 1902, 7 juillet 1904, sauf pour les condamnés en état de récidive;

5^o A toutes les infractions prévues par la loi du 8 décembre 1905;

6^o A tous les faits, à l'exclusion des crimes, connexes aux infractions visés ci-dessus;

7^o A tous les délits prévus par les articles 222, 223 224 et 225 du Code pénal (outrages aux magistrats);

8^o Aux insoumis et déserteurs des armées de terre et de mer dans les conditions prévues par la loi du 12 juillet 1906.

Art. 2. — Les faits visés par la présente loi ne peuvent servir de base à l'exclusion ou au refus d'inscription au barreau d'un citoyen remplissant les conditions légales de cette inscription.

Art. 3. — Dans aucun cas, l'amnistie ne pourra être opposée aux droits des tiers, lesquels devront porter leur action devant la juridiction civile, si elle était du ressort de la cour d'assises, ou si la Juridiction criminelle n'avait pas été saisie, sans qu'on puisse

pendant ce laps de temps, le meilleur pour la vente répétée le, le marché canadien et américain devient le monopole des anglais.

Il est inutile d'arguer qu'il n'y avait pas de morues à expédier cet hiver, il est évident que les relations entre vendeurs français et acheteurs canadiens ou américains sont suspendues, il arrivera petit à petit qu'elles disparaîtront totalement au profit des anglais.

M. Marchand, sur la demande du Ministre, a affirmé que toutes les morues sèches étaient expédiées à Halifax pendant l'été.

M. Marchand a affirmé une chose qu'il ne peut être fautive.

Les morues locales sont livrées aux acheteurs en Octobre et Novembre, puis expédiées de Décembre à Juin, et les meilleures ventes se font de Février à Mai.

Voilà la vérité

Tels sont les méfaits du Service Postal actuel, résultant du contrat passé par l'Administration locale qui n'a songé qu'à favoriser les intérêts des anglais.

Pour résumer, la Colonie paie une subvention annuelle de 90.000 frs à une entreprise qui assure tout simplement un service anglais entre le Canada et Terre-Neuve, avec escale de quelques heures à l'aller et retour à St-Pierre.

Le Gouvernement français donne une prime d'encouragement aux anglais qui ne cherchent que la ruine de la Colonie.

COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE

Nous publions les notes que nous avons reçues par le dernier courrier.

Paris le 24 Février 1913

Monsieur le Président

Syndicat des Armateurs à la grande et à la petite pêche des Iles St-Pierre et Miquelon,

à St-Pierre

(Iles St-Pierre et Miquelon)

Amérique Nord

Monsieur le Président,

Bill Hazen interdisant le ravitaillement des navires étrangers dans les ports canadiens.

Nous nous empressons d'accuser réception de votre honoree du 7 Ct, nous faisant part des observations de votre Syndicat, relativement au bill contre les navires de pêche étrangers, qui vient d'être soumis au Parlement Canadien,

Il y a quelques jours, nos correspondants

à North-Sydney, MM. E. Lacroix et Cie nous ont adressé le texte de ce bill, dont les dispositions diffèrent de celles qui ont fait l'objet de notre lettre circulaire du 20 Janvier. Nous vous remettons ci-joint la traduction que nous avons effectuée du bill Hazen. Ainsi que vous pourrez vous en rendre compte, il n'est plus question de licence à imposer à tout navire de pêche étranger qui viendrait se ravitailler dans les ports Canadiens, mais il est fait interdiction absolue à ces navires de venir se ravitailler dans les ports susvisés.

MM. Lacroix et Cie nous ayant câblé que ce bill venait de passer en deuxième lecture à la Chambre des Communes, malgré les protestations de M. Mac Kenzie, député de North Sydney, le COMITÉ a adressé aux Ministres des Affaires Etrangères et du Commerce et de l'Industrie la lettre dont copie ci-jointe.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de nos sentiments distingués.

Le Secrétaire Général Le Secrétaire Technique
Paul de Rousin Paul Houet

Chambre des communes du Canada

B.L.L. 35

Acte portant modification du "Customs et Fisheries Protection Act"

Sa Majesté, par et avec l'avis et le Consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, édicte ce qui suit:

1.- La Section 10 de "The Customs et Fisheries Protection Act" 5 chapitre 45 des statuts révisés, 1906 est abrogée et il lui est substitué ce qui suit:

Navires étrangers se livrant à la pêche d'une façon illégale.

10 Tout navire, bâtiment ou bateau étranger, ou ne naviguant pas suivant les lois du Royaume Uni ou du Canada, qui

(a) n'y étant pas autorisé par un traité, une convention ou une loi quelconque du Royaume Uni ou du Canada en vigueur à ce moment, a été trouvé en train de pêcher ou se préparant à pêcher dans les eaux britanniques à trois milles des côtes baies, criques, ou ports du Canada; ou

(b) est entré dans ces eaux dans un but non autorisé par un traité, une convention ou une loi du Royaume Uni en vigueur à ce moment; ou

(c) étant entré dans ces eaux dans un but autorisé par traité ou convention ou par une loi quelconque du Royaume Uni ou du Canada en vigueur à ce moment, mais qui, sans une autorisation contenue dans cette convention ou cette

loi, achète ou obtient des lampons, de la glace, des seines, des lignes ou un objet quelconque d'approvisionnement ou d'armement, ou transborde un objet quelconque d'approvisionnement, d'armement ou des produits de pêche, ou embarque ou débarque un officier, un marin, un pêcheur, ou qui que ce soit de son équipage, ou embarque ou débarque des passagers

Sera confisqué avec tout ses cordages, agrès, apparaux, son équipement, ses approvisionnements et sa cargaison

Note explicative La section en vigueur est ainsi conçue:

10 Tout navire, bâtiment ou bateau qui est étranger, ou qui ne navigue pas suivant les lois du Royaume Uni ou du Canada qui,

(a) a été trouvé en train de pêcher ou se préparant à pêcher ou qui s'est livré à la pêche à une distance de trois milles marines des côtes, baies, criques ou ports du Canada non compris dans les limites spécifiées et décrites à l'article 1er de la susdite convention ou dans les eaux intérieures du Canada sans une permission encore en vigueur accordée d'après cet Acte: ou

(b) est entré dans ces eaux dans un but non autorisé par traité, convention ou par une loi quelconque du Royaume Uni ou du Canada en vigueur à ce moment.

sera confisqué avec ses cordages, agrès et apparaux, son équipement, ses approvisionnements et sa cargaison.

Les navires des Etats Unis de même que les navires britanniques ont le droit de pêcher sur la côte spécifiée dans le Traité de 1818 mais aucun autre navire étranger n'a un tel droit; mais toutefois aucune disposition existante ne leur refuse ce privilège.

Comité Central des Armateurs de France

20 Février 1913.

Monsieur le Ministre
des Affaires Etrangères,

Quai d'Orsay,

PARIS.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur, au nom du Comité Central des Armateurs de France, d'attirer votre plus sérieuse attention sur l'amendement Hazen, ou "Customs Fisheries Protection Act" qui vient d'être adopté en seconde lecture par la Chambre des Communes du Canada. Cet amendement, dont j'annexe une traduction à la présente, porte interdiction aux navires





se opposer au demandeur la fin de non-recevoir tirée de l'article 46 de la loi du 29 juillet 1881.

Art 4 — La présente loi est applicable à l'Algérie, aux colonies et pays de protectorat, quelle que soit la juridiction qui ait prononcé.

M. Pourquary de Boisserin a reçu mandat de déposer son rapport dans le plus bref délai et à s'entendre avec le gouvernement pour la fixation de la discussion devant la Chambre.

Nous avons tenu à mettre sous les yeux de nos lecteurs les principales dispositions de la loi d'amnistie qui sera votée incessamment à l'occasion de l'élection de M. Poincaré.

Nous sommes informés que M. le Ministre des Colonies a envoyé à Messieurs les Gouverneurs et Administrateurs des Colonies, des câblagrammes donnant ordre de suspendre toute exécution de jugements en instance jusqu'au vote de la loi.

Nous verrons si Longue aura l'audace de faire exécuter quand même certains jugements, notamment celui du gérant de la Vigie, qu'il s'était bien promis de faire coffrer dès qu'il le pourrait.

AFFAIRE ST-SAUVEUR

Tout le monde a encore dans la mémoire l'acharnement du Bazaine des marins et de son alter ego le retors Longue, contre M. L. Lefèvre, dans l'affaire du St-Sauveur.

Que de complots ourdis, que de machinations agencées pour arriver à ébraser un honnête homme. Tous les moyens étaient bons pour faire disparaître celui qu'ils appelaient l'ennemi, ils voulaient à tout prix s'en débarrasser et pour longtemps.

L'hypocrite Marchand, ne disait-il pas à Monsieur Louis Lefèvre, quand celui-ci se plaignait de l'animosité que l'on montrait à son égard : Mon cher M. Lefèvre, vous savez que je n'ai pas le droit de m'immiscer dans les affaires judiciaires, je n'y puis absolument rien, mais pour vous prouver que je ne fais pas cas de toutes ces histoires, je vais sortir avec vous et nous nous promènerons ensemble sur le quai.

Comment un homme peut-il être aussi hypocrite ? Quand Marchand parlait ainsi à Lefèvre dans son cabinet particulier, il préparait avec Longue les dossiers accusateurs, il jubilait de ce qu'il croyait tenir Lefèvre dans ses griffes.

Peu nous importe toutes ces saletés, nous savons que tous les dossiers de Longue et Marchand contre notre ami Lefèvre étaient des châteaux de cartes et se sont écroulés comme par enchantement. Ils ont été étudiés en France, et là bas on trouve des juges qui vous disent carrément ce qu'il en est, et d'après eux cette affaire ne tient pas de-

bout. Elle ne tient pas debout Messieurs, et vous pouvez la faire venir devant les tribunaux. Elle sera aussi jugée ailleurs, et ailleurs nous aurons raison et vous en serez pour vos frais.

Votre parti pris, votre cynisme seront mis à jour, vous serez décarcassés comme vous le méritez.

Nous apprenons par un télégramme que notre ami Louis Lefèvre vient de donner sa démission de Maire de St-Pierre.

Nul doute que l'affaire St-Sauveur, venant se greffer sur tant d'autres du même genre ait contribué à ce résultat.

Voilà à quoi aboutissent les tracasseries Administratives dont nous sommes victimes à St-Pierre. Elles découragent les plus ambitieux, les plus courageux.

Nous verrons quel sera le résultat de cette démission, M. Marchand devra bien endosser les responsabilités.

Nous continuerons à tenir nos lecteurs au courant de cette affaire St-Sauveur, les gens seront étonnés que des choses semblables existent en matière judiciaire.

Nous avons des documents sérieux en mains

IL A HONTE

La Vigie a signalé la conduite de notre Administrateur qui, depuis des mois n'apas le courage de faire arborer à l'Hôtel du Gouvernement le pavillon national.

Nous constatons avec peine que M. Marchand s'entête à ne pas écouter nos avis.

Aujourd'hui comme alors le pavillon français n'est pas déployé.

Ce qui retient M. Marchand de faire son devoir c'est la honte.

Où il a honte ! il a honte que notre journal ait signalé sa conduite et par suite d'un amour propre mal placé, il ne veut pas avoir l'air de profiter de la leçon que nous lui avons donnée.

Continuez M. l'Administrateur c'est de plus en plus joli, vous donnez un bel exemple que s'empresse d'imiter le bateau postal payé de nos deniers.

En effet le Fogota est sorti du barachois lundi dernier 21 Mars à 8 heures du matin. Son capitaine n'avait pas jugé utile d'arborer le pavillon.

Si un français en avait fait autant on lui aurait dressé procès verbal mais, c'est un anglais, alors il faut bien des tolérances avec les gens que l'on craint.

COMMENT NOUS SOMMES SERVIS !

Le Fogota est arrivé jeudi 20 Mars à 7 heures du soir.

Il avait de marchandises jusque sur la passerelle, mais, en grande partie, elles étaient destinées à Terre-Neuve.

Sans aucune nécessité, puisque le vapeur arrivait à son jour réglementaire, les marchandises pour St-Pierre ont été débarquées toute la nuit, mises en douane ou laissées dehors.

Une maison avait à bord de la paille destinée aux paillasses des marins devant arriver par la Louisiane.

Cette paille est restée dehors et a reçu toute la pluie pendant la matinée du 21 Mars, elle est en grande partie abîmée.

Tout cela a été fait parce que le vapeur était pressé de se rendre à Terre-Neuve où il devait débarquer une forte quantité de fret destiné à la Baie de Plaisance, à Barin

à Grand Bank et à Fortune.

Le Fogota est donc parti le vendredi 21 Mars et revenu le Dimanche vers midi. Ce vapeur était affiché comme devant partir le même jour à 11 heures. En rentrant au Barachois, par une manœuvre inexplicable, le Fogota s'est échoué, sur la barre et y est resté jusqu'à 5 heures du soir.

Après avoir accosté le quai, il a débarqué des marchandises oubliées à son arrivée, notamment plusieurs barils de lapins, frais qui devaient être en bel état, puis il a embarqué une quantité de barils vides de schiste, a charbonné et enfin s'est décidé à partir lundi matin 24 Mars à 8 heures.

Arrivé à Halifax dans la journée du mercredi, le courrier n'a pas pu prendre le Transatlantique, français, partant jeudi et, par conséquent nos lettres arriveront en France avec 5 ou 6 jours de retard.

C'est du reste l'habitude depuis quelque temps.

Il est évident qu'il est impossible de faire un service aussi étendu, avec un vapeur comme le Fogota et dans si peu de temps, nous venons d'en donner la preuve.

Le résultat est que les affaires de St-Pierre souffrent, mais que celles des anglais prospèrent.

Voilà comment nous sommes servis.

Quand cela finira-t-il ? Quand donc l'Administration se décidera-t-elle à mettre le holà à tous ces abus ? Quand donc M. Marchand se décidera-t-il à faire voir qu'il est le maître. Il ne fera rien, il a trop peur, il est trop lâche, du reste c'est la fin, nous serons sous peu délivrés du cauchemar des Terre-Neuviens.

PAR COURRIER

Nous apprenons qu'un inspecteur des Colonies est sur le point de partir pour St-Pierre.

Si nos renseignements sont exacts il devrait être ici par le prochain courrier.

Nous nous chargerons de le mettre au courant de tous les agissements des néfastes Longue et Marchand.

Nous sommes à même de prouver que tout ce que nous avons reproché à ces tristes personnages est exact.

AUTRE NOUVELLE

Me Gauvain, avocat agréé, ayant, paraît-il porté plainte contre Marchand, Longue et Caparroi à l'occasion des agissements de ces Messieurs contre lui, M. le Ministre des Colonies vient de prescrire une enquête.

L'ordre des avocats ayant aussi été saisi de la même plainte s'occupe également de l'affaire.

Nous serons heureux qu'il puisse être rendu justice à Me Gauvain. Nous avons été témoins des vexations dont il a été la victime, mais nous nous demandons quels seront les enquêteurs.

Probablement ceux qui sont mis en cause par le plaignant !

Ce sera du propre !

Il n'est pas trop tôt en effet que l'inspecteur arrive il trouvera à s'occuper, nous souhaitons de tout cœur qu'il mette promptement ordre à toutes les gabegies, à toutes les comprissions, à tous les agissements équivoques dont nous sommes témoins depuis tant de mois.

Il faut que cela ait une fin.

Imp La Vigie — Le Gérant W. Lefèvre