

LE RÉVEIL SAINT-PIERRAIS

Journal Républicain

PRIX DE L'ABONNEMENT (payable d'avance).

Pour la Colonie.

Un an..... 12 fr. 00. — Six mois..... 7 fr. 00

Union Postale

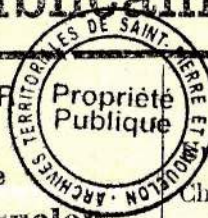
Un an..... 15 fr. 00. — Six mois..... 8 fr. 00

FERNAND MAZIER

DIRECTEUR

Quai de la Roncière

Saint-Pierre & Miquelon



PRIX DES ANNONCES.

à six lignes..... 8 fr. 00

Chaque ligne au-dessus..... 0 fr. 40

La Grève Municipale

Samedi dernier, au moment de la fermeture des bureaux de l'administration, M. J.-M. Lavissière, élu maire le lundi de la même semaine, donnait sa démission de premier magistrat de la ville de Saint-Pierre.

On ne pourra pas dire que M. J.-M. Lavissière a eu le temps de se griser de l'honneur si éphémère qui venait de lui être imposé dans des circonstances non pas seulement difficiles mais réellement impossibles d'administrer.

Pour retrouver si peu d'ambition à rechercher l'honneur de l'écharpe municipale, il faut remonter à la première année de l'organisation des municipalités, à 1873.

A cette époque, nos annales coloniales en font foi, il y eut une véritable hécatombe de maires et d'adjoints sans pouvoir arriver à rendre les augures favorables par ces immolations.

En plus de cette démission du nouveau maire, lundi soir le conseil municipal était convoqué en session extraordinaire sous la présidence du premier adjoint, M. Emile Poirier.

Dès le matin, on savait en ville qu'il y aurait obstruction complète de la part des conseillers municipaux, c'est à dire que pas un d'eux ne se rendrait à la convocation.

Pendant ce temps là, le 1^{er} adjoint, pour la forme, attendrait sous l'orme ceux qu'il savait ne pas devoir venir. A la suite de cet incident d'obstruction, le conseil municipal est de nouveau convoqué à huit jours d'intervalle (mercredi à huit heures du soir), ce sera la deuxième des sommations légales que la loi prescrit dans les moments de troubles et d'obstruction.

LES PORTS FRANCS

Enfin ! en ce moment, la question des ports francs est fortement agitée en France, elle est même à l'étude pour

être appliquée à nos plus grands ports commerciaux de la Méditerranée, de l'Atlantique et de la Manche.

Cette organisation nouvelle en France sera-t-elle introduite sous forme de port franc ou de zones franches ? C'est ce que l'on se demande.

Le journal des Chambres de Commerce, parvenu par notre dernier courrier, traite cette question avec ampleur, et dit qu'il est temps que la France accomplisse le mouvement de progrès commercial qui existe depuis longtemps dans les grands ports de l'Allemagne et de l'Italie, au grand détriment de notre commerce d'importation.

Dans le même numéro de ce grand journal, on parle de la détresse de Saint-Pierre, mais on oublie de dire que le seul remède à son relèvement est justement aussi dans la création de ce port franc, dont on veut faire bénéficier Marseille, Bordeaux et le Havre.

Espérons qu'enfin on entendra nos clameurs de détresse et que l'on se rendra à cette évidence que là seul est le salut de Saint-Pierre.

Il ne faut pas être bien spécialiste en la matière pour reconnaître qu'un pays qui n'a qu'une seule industrie ne peut que périr et arriver à la ruine et à la misère.

Depuis le Bait-Bill et le tarif général des Douanes, cette colonie n'a pas d'autre commerce que la pêche à la morue, et cette industrie, par pénurie de poisson, s'en va périssant de jour en jour.

Non seulement il y a manque de poisson, mais il y a manque d'acheteurs sur place depuis la formation du trust de la Morue Française. Viendrait-on à pêcher passablement que les prix de morue deviendraient dérisoires dans la colonie et équivaldraient, pour ceux forcés d'en passer par là, à une mauvaise campagne de pêche. Non seulement ce monopole atteindrait l'armateur local, mais forcément il en serait de même des salaires des marins qui ne navigueraient plus que pour les avances trop élevées qui leur sont versées. Et ce qu'il y a de malheureux à dire, c'est que notre inscription maritime prête trop facilement la main dans la pratique à ce qu'elle critique avec les

armateurs sans leur prêter son concours quand l'occasion s'en présente. Non seulement notre industrie morutière disparaîtra par manque de poisson et d'acheteurs, mais les chalutiers vont forcément entraver cette pêche à la ligne de fond par leurs moyens nouveaux de capturer le poisson, et peut-être de détruire les bancs.

Le progrès le plus souvent donne un résultat immédiat satisfaisant, mais il est le plus souvent aussi la cause d'un épuisement de ressources que l'on devrait ménager pour le maintien d'une industrie faisant vivre une population maritime intéressante.

A la suite de trop d'années de mauvaise pêche, le sort de Saint-Pierre est de mourir d'inanition si on ne lui crée un autre moyen d'existence que celui que l'on est en train de finir de détruire sans prévoyance. Le manque de prévoyance n'est-il pas le signe caractéristique de l'égoïsme qui ne pense qu'à lui et qu'au moment présent.

Dès 1862, l'idée de port franc et d'entrepôt avait déjà été émise par l'administration de la colonie et par le commerce local de cette époque. Nous en trouvons la preuve dans le rapport de MM. Paturel et Constantin Frechon adressé à la Chambre des Députés lors de leur délégation auprès des pouvoirs publics en 1871.

A la page 78, nous lisons : « Jusqu'en 1866, et suivant l'ordonnance de 1844, la Douane n'existait pour ainsi dire que nominativement et n'était considérée que comme un accessoire très éloigné des diverses branches d'administration. Ce service était confié à un employé qui n'avait aucun supplément à ce titre, l'emploi étant presque superfétatoire. Les choses n'en étaient pas dans un plus mauvais état.

« La question des douanes fut soulevée en 1862 à l'occasion de la création d'un entrepôt.

« Le commerce métropolitain n'admettait pas l'entrepôt pour la seule raison qu'il entraînerait avec lui les formalités douanières. M. de la Roncière, quoique partisan de cette idée, y renonça pour ce seul motif : la douane à Saint-Pierre, c'est la mort du commerce, disait-il ; et il ne se trompait pas.

« Les pétitionnaires de 1862 n'insistèrent pas aussitôt que l'établissement des douanes leur fut opposé comme conséquence nécessaire de l'entrepôt demandé.

L'administration de M. de la Roncière disait en 1862 : la douane c'est la mort du commerce; en 1871, M. André Patrel, rédacteur de ce document, était de cet avis en disant : et il ne se trompait pas.

Devant cet épouvantail malfaisant de la douane, nos devanciers renoncèrent au bénéfice de l'entrepôt. Oui, mais depuis est venu le tarif général et avec lui la douane a été organisée sur un pied respectable. Mais aussi avec elle, le mot de la Roncière, la douane c'est la mort du commerce, a été une prédiction trop exacte, sans entrepôt et sans port franc.

L'obstruction que faisait le commerce métropolitain en 1862 contre l'obtention de l'entrepôt, c'est M. Légasse qui la fait en 1907 contre le port franc, parce que ses intérêts ne sont pas là.

LA CRISE ÉCONOMIQUE

aux îles Saint-Pierre et Miquelon

Comme suite aux articles qui ont été publiés dans les numéros du 12 et du 21 janvier du *Flambeau*, sous la signature de notre directeur et ami, Charles Le Fraper, je me fais un devoir de reproduire quelques lignes d'une longue et édifiante correspondance adressée par un Saint-Pierrais à la *Politique Coloniale*.

Il conclut en demandant trois choses, évidemment excellentes : 1° que les pouvoirs publics veuillent bien s'occuper de notre malheureuse colonie, qui est pour nous une école incomparable de matelots et qui est convoitée par les États-Unis ;

2° Que l'on crée un crédit maritime ;

3° Et que l'on se décide à déclarer Saint-Pierre, port franc.

A cela rien à dire; c'est parfait. Mais ce n'est là qu'une des faces, qu'un des aspects de la question et, à côté de la crise économique il y a dans les îles une très grosse question religieuse qui a été, en grande partie, la cause initiale de la crise économique elle-même.

Saint-Pierre et Miquelon gémissent sous le duumvirat des frères Légasse, voilà la vérité. L'un est l'évêque et l'autre est le grand armateur, maître des îles et délégué au conseil supérieur des colonies.

Toutes les combinaisons de N. D. de l'usine dans le Nord, ne sont rien à côté de la véritable terreur noire qui règne dans les îles et à ce propos, notre ami, Lagrosillière qui a failli périr, assailli dans sa propre demeure, par une bande

d'énergumènes fanatisés, a donné les renseignements les plus précis que j'ai reproduits moi-même en partie dans le premier volume de mon ouvrage : *La Philosophie de la Colonisation*.

Comment se fait-il que des faits si graves soient si peu connus en France ? C'est que les journaux coloniaux, même ceux qui ont l'étiquette républicaine, font le silence le plus absolu ou vont même jusqu'à défendre le duo Légasse et compagnie.

A l'heure actuelle, même aux colonies, et surtout dans la libre Amérique, les citoyens aiment à vivre librement et voilà ce qui explique surtout l'exode des infortunés républicains.

On se demande, en lisant ces lignes douloureuses, de quelle officine louche sont sorties les notes optimistes qui ont été publiées pendant cette dernière quinzaine.

M. Milliès-Lacroix pourrait-il nous renseigner ?

Du Flambeau

Critiques rétrospectives

Nous empruntons au mémoire de MM. A. Patrel et C. Frechon des critiques d'économie coloniale que nos lecteurs trouveront comme nous de toute actualité et tout à fait d'a-propos de les remettre en honneur. Elles feront voir que des hommes, qui ont paru opposés, ont eu la même manière de penser quand il s'est agi du développement commercial et social de leur pays.

« En 1869, le commerce français à Saint-Pierre nous donne 2.225 navires entrés et sortis, jaugeant 210.516 tonnes; le commerce étranger, 2.788 bâtiments, jaugeant 77.032 tonnes; si l'on y ajoute les embarcations de la petite pêche, au nombre de 1.032, jaugeant 1.054 tonnes, le mouvement de la navigation donne un total de 6.445 entrées et sorties avec 230.602 tonneaux. La France compte près de 8.000 marins (chiffre exact 7.780). Comme on le voit, les sacrifices de la métropole, les encouragements qui nous sont accordés, ne le sont pas en pure perte.

Comment se fait-il donc que nos commandants n'aient pas compris le parti que l'on pouvait tirer de cette position ?

« C'est que malheureusement, ils n'ont vu dans leurs fonctions à Saint-Pierre qu'un moyen de faire des économies qui, cumulées avec leur pension de retraite, leur assuraient une vieillesse tranquille et à l'abri de ces privations que nécessite l'insuffisance d'un revenu; il en est aussi qui, fascinés, éblouis par cette autorité sans bornes dont ils étaient investis, se sont complus, dans l'exercice de leur vice-royauté, à faire sentir aux habitants l'éten-

due de leur puissance en multipliant les arrêtés et les pénalités. Mais là s'arrêtait toute l'initiative dont ils étaient capables.

« Un seul entre tous était réellement pénétré de la nature de sa mission, et quoique son séjour dans la colonie n'a duré que trop peu, il y a laissé des souvenirs impérissables.

« Jusqu'en 1867, nos navires, et surtout les bâtiments étrangers, étaient obligés de débarquer leurs cargaisons à l'aide d'allèges et de chalands, ce qui occasionnait une perte de temps considérable et des frais, ce n'était pas tout, il fallait, les rues étant si mal percées et surtout si peu entretenues, porter à bras les marchandises jusque dans les magasins; le commandant de la Roncière fit construire un quai en d'excellentes conditions pour le commerce et, on peut dire, à peu de frais eu égard aux grands travaux que nécessita cette construction. Nos rues élargies, redressées, nivelées et surtout bien entretenues, nous permirent de modifier avantageusement nos moyens de transports. Des routes, d'une extrémité à l'autre de la colonie, furent établies. La ville fut éclairée.

« Tout en cherchant à assurer le bien-être des habitants, M. de la Roncière ne négligeait pas pour cela d'activer en toutes occasions le développement du commerce local. C'est en grande partie, grâce à ses sollicitations, que la colonie bénéficiant des modifications apportées à la loi sur les primes en 1860 put, dès l'année 1862, armer 122 goélettes montées par environ 1400 marins, le droit à la prime leur étant acquis

« Pourquoi nous avoir enlevé cet homme, au moment même où connaissant la colonie, devinant tout son avenir et ayant pris à tâche de la lancer dans la voie du progrès, il pouvait nous être d'un si grand secours par ses vues larges et libérales, par la promptitude de ses décisions, par son esprit d'initiative, enfin par l'énergie qu'il apportait à l'accomplissement de ses projets.

« Cherchons avant lui, que trouvons-nous dans toutes les décisions de nos commandants ? Néant.

« Après lui, de la réglementation, un abandon complet de nos intérêts, la satisfaction de quelques fantaisies administratives, et comme conséquence un accroissement infini des impôts et des taxes.

« Laissons en effet de côté toutes les questions d'intérêt purement civil et ne nous occupons que de celles qui intéressent le commerce, qu'a-t-on fait pour le commerce depuis 1863 ?

« Les marchandises étrangères importées par navires étrangers, payaient jusqu'en 1864 un droit de 10/0 de leur valeur. Le 29 octobre 1864, un arrêté local les taxait d'un droit de 10/0 en sus.

« Si ces marchandises venaient sur notre marché en concurrence avec celles que nous fournit la métropole, on comprendrait qu'à un certain point de vue ce droit put s'expliquer; mais il n'en est

pas ainsi: il suffit, pour s'en convaincre, de lire une des mercuriales officielles établissant les prix d'estimation pour servir de base à la liquidation des droits d'entrée: ce sont des biscuits, sucs, pommes, thés, tabacs, poivres, casses, cafés, épices diverses, haches, bois et à bardeaux, clous à bardeaux, à clabords, essence de spruce et de peppermint, poudre de chasse, chocolat commun, tissus de coton, balais, boucauts, pétrole, tan, chaises et meubles, chassais, toiles à voiles en coton etc.»

Dans ces critiques retrospectives empruntées, comme nous l'avons dit, au mémoire de MM. A. Paturel et C. Frechon à l'Assemblée nationale de 1871, nous trouvons le principe du Port franc que nous préconisons comme étant seul capable de relever la colonie de sa ruine. L'éloge que nous relevons du commandant de la Roncière nous en est une preuve de plus, puisque, dès cette époque, il aurait voulu y établir l'entrepôt qui n'était qu'un acheminement vers le port franc, que l'on pourrait appeler le Port de salut de cette malheureuse colonie. Que l'on ne vienne donc pas nous dire que ce sont là des idées chimériques et irréalisables, puisque déjà, il y a quarante ans, on les voit se faire jour, malgré que la colonie s'acheminait à pas lents à une ère de prospérité que nous avons connue et que nous avons perdue, grâce à la coalition du Bait-Bill et du Tarif général des Douanes: la douane, c'est la mort du commerce: triste vérité trop strictement réalisée pour ne pas y croire.

Le vapeur à passagers

On sait que par un moyen quelconque, M. Légasse a réussi à évincer la Compagnie Cyprien Fabre de l'entreprise de transporter les passagers au printemps.

Les uns disent que ce moyen consisterait dans l'abandon à la dite compagnie des dix francs de plus imposés par chaque passager. Le moyen ne serait pas trop mal trouvé, puisque, en réalité, ce seraient les armateurs eux-mêmes qui accorderaient la bonification nécessaire pour assurer le monopole de M. Légasse dans cette nouvelle spéculation.

Pour notre part, nous ignorons ce qui s'est passé, nous ne faisons que reproduire l'information qui nous a été confiée.

Mais ce que nous savons, c'est que ce n'est plus les «Deux-Sèvres», que ce n'est même plus le «Malou», que ce n'est pas plus le «Ferdinand A» qui viendra apporter les passagers de ce printemps.

Depuis mercredi, on assure que ce sera le «Sylvie», de la même compagnie que le «Ferdinand A».

Le «Sylvie» est un cargo boat ayant atteint aux essais une vitesse de 11 nœuds; il appartient au port de Rouen, ses armateurs sont les Chargeurs réunis, et sa jauge brute est de 2,600 tonnes.

Le jour de son départ de Saint-Malo est, paraît-il, fixé au 13 mars. Nous donnons cette date sous toute réserve.

SYNDICAT DES ARMATEURS

D'après une circulaire ministérielle adressée le 13 Septembre dernier au chef du service administratif de la marine à Saint-Servan, à la suite de réclamations d'armateurs islandais, la part incombant à l'armateur pour la caisse de prévoyance doit se calculer d'après le § 2 de l'art. 4 de la loi du 29 décembre 1905 :

«Les propriétaires ou armateurs dont les bateaux sont armés à la part sont astreints au versement d'une taxe égale aux sommes fixes mensuelles payables à la caisse des invalides, en conformité de l'art. 6 de la loi du 11 avril 1881.

Art. 6.—Les marins engagés à la part payeront à la caisse des invalides des sommes fixes mensuelles conformément au tarif ci-après.

Capitaine ou patron	par mois	3 fr. 00
Officiers mariniens	1 .. 50
Matelots	1 .. 20
Novices	0 .. 75
Mousses	0 .. 30

La cotisation individuelle suivant l'art. 3 de la loi du 29 décembre 1905 est fixée :

Officier ou assimilé	1 0/0	sur les salaires
Matelots	0. 75 0/0

On entend par officier, le capitaine, le second et le lieutenant, le maître d'équipage est considéré comme matelot.

Les départs des navires

Tous les jours, on apprend le départ de quelques navires, le premier qui ait ouvert la marche est la Juanita, armateurs MM. Yvon frères.

Si son nouveau capitaine est un bon manœuvrier, il est probable que, comme les années précédentes, la Juanita sera aussi le premier navire à faire son entrée sur rade.

Au dernier courrier, on nous annonçait qu'il y aurait moins de navires à venir à Saint Pierre au printemps; ce

résultat est la conséquence de la diminution de l'armement et du commerce local, il n'y a donc pas lieu de s'en étonner.

Comme il n'y a pas eu à s'étonner de constater que pas une goëlette américaine n'ait fréquenté notre port cet hiver, malgré la diminution des droits de relâche.

A quoi servirait en effet la suppression des droits de navigation si on ne supprimait en même temps les droits sur les marchandises d'exportation ?

Les Américains et les Anglais ne viennent pas précisément nous visiter pour le plaisir de jouir du paysage peu attrayant du pays en hiver.

Pour qu'ils y viennent, il faut donc qu'ils y trouvent un autre attrait, que l'on appelle en commerce une spéculation certaine.

Nous ne saurions trop le répéter à satiété: ils n'y viendront que ce jour-là.

SYNDICAT DES PETITS PÊCHEURS

Nous apprenons avec plaisir que les petits pêcheurs de l'île aux Chiens, instruits par l'expérience de ce qui leur est arrivé dans les affaires baleine et trappes, sont décidés à se retirer du syndicat à la grande pêche pour ne pas que l'on puisse se servir de leurs noms et de leurs adhésions aux fins de mener des entreprises nuisibles à leur industrie professionnelle.

Non seulement telle est leur décision bien arrêtée de se retirer en masses, mais ils ont celle aussi de former entre eux seulement un syndicat uniquement de petits pêcheurs pour la défense de leurs intérêts de petite pêche cotière.

Nous ne pouvons que les approuver de les voir décidés à ne plus se laisser jouer comme ils l'ont été, et surtout de ne pas se laisser prendre à cette tartuferie, qui leur a été servie, que le vice-président faisant fonction de président n'avait pas voulu faire partie de la commission des trappes: une abstention de ce genre vaut une adhésion en bonne et due forme.

LE VAPEUR POSTAL

Dimanche dernier, il y avait bonne brise de vent d'ouest, mais ce n'était pas un coup de vent.

Vers dix heures, le Saint-Pierre-Miquelon quittait notre port et certes personne ne supposait que l'excellent marcheur que M. Légasse avait fait construire pour surpasser la vitesse du Pro-Patria, personne, encore une fois, ne supposait que le navire si vanté ne pourrait gagner dans le vent.

Vers midi tout le monde a été fixé en voyant le Saint-Pierre-Miquelon rentrer par la passe du sud-est et aller se mouiller en rade en attendant que le vent change.

Ce n'est qu'à six heures du soir que le vent a bien voulu se rendre favorable et que le Saint-Pierre-Miquelon est reparti pour assurer son service postal.

Vraiment ce n'est guère la peine de subventionner un vapeur 100.000 francs par an pour qu'il soit obligé d'attendre sur rade un vent ou un temps propice.

NÉCROLOGIE

Mardi, dans la matinée, un télégramme de M. Joseph Clément à M. Morazé nous apprenait la mort, pour ainsi dire subite, de M. Fernand Lechartier, armateur de Saint-Pierre domicilié depuis deux ans, à Saint-Servan.

Cette mort, dit le télégramme, a été causée par cette terrible maladie que l'on appelle l'appendicite et qui siège au gros intestin.

En quelques années, voilà le deuxième deuil que ce mal cruel fait éprouver à la même famille.

M. Fernand Lechartier, à peine âgé de 35 ans, était né à Saint-Pierre; après s'être engagé dans l'infanterie et y avoir accompli son service militaire à titre de volontaire, il s'était, quelques années après, marié à Nevers.

Depuis plusieurs années, M. Fernand Lechartier s'était lancé dans l'armement, y avait assez bien réussi par ces années de mauvaise pêche.

Dès l'an dernier, une atteinte de fièvre typhoïde avait empêché notre compatriote de venir passer à Saint-Pierre son séjour habituel de la saison de pêche.

A peu près à la même époque, cette année, la fatalité a terrassé en quelques jours la vigueur de ses jeunes années.

Cette mort bien inattendue a vivement impressionné ses amis, qui, dans

une circonstance aussi douloureuse, se sont empressés d'adresser leurs compliments de condoléance à sa jeune veuve, à sa mère M^{me} Lechartier, aux familles Clément Joseph et Clément Théodore, à M^r et M^{me} Henry ainsi qu'à M^r et M^{me} Filippi.

ANNONCES & AVIS

ERRATUM

La vente sur liquidation judiciaire des immeubles Frechon Ernest aura lieu le mardi 19 Mars 1907.

A VENDRE

Une magnifique chambre à coucher Louis XV en noyau ciré.— Une chambre à coucher américaine.—Fauteuils, chaises, lampes de salon, etc.

S'adresser chez M. Ed. LACROIX

AVIS

Maison RAMBOURG

28 Rue Lecampion, GRANVILLE

Pierre WEBERT, successeur, a l'honneur d'informer la clientèle de Saint-Pierre et Miquelon qu'il vient de prendre la suite du fond de commerce de tailleur exploité par Monsieur Rambourg, et il espère qu'elle voudra bien reporter sur lui la confiance dont elle honorait ce dernier. De son côté, M. Pierre Webert peut lui donner l'assurance que tous ses efforts tendront à la satisfaire.

Costumes depuis 80 francs.

Coupe très soignée,
Draps haute nouveauté.

A VENDRE ou A LOUER

1° L'habitation Th. Clément, composant de maisons de maîtres, magasins à morue, à sel et à marchandises, boulangerie, écurie, cale, graves, échouerie, jardins et prairies, mesurant environ 210 mètres en longueur sur le rivage de la rade.

2° Une autre Habitation, à l'est de la première, se composant de maison, cabanes de pêche, saline, échouerie, graves, cours d'eau et prairie, mesurant environ 90 mètres sur le rivage.

(Cette dernière peut être divisée en deux lots.)

A VENDRE

1° Une propriété Th. Clément, sise rues Ange-Gautier, Bourillon, Bruslé et Fayolle, comprenant maison de maître avec salle de bains, W.C. et chauffage à l'eau, écurie, parterre sur le devant de la maison, cour, jardin et parc sur l'arrière, le tout mesurant environ 2300 mètres carrés. Cette propriété est actuellement occupée par M. le Consul britannique avec bail expirant en mai 1910.

2° Un chaland et quantité d'objets de matériel d'habitation d'armement à la pêche.

3° Marchandises diverses d'armement.

4° Une chambre à coucher en chêne, un lit fer avec sommier, table à rallonges et buffet de salle à manger en noyer, vaisselle en porcelaine, batterie de cuisine, etc.

A VENDRE

La goëlette «GEORGES»
Avec son armement de pêche

S'adresser à M. G. LAMUSSE

Le Gérant, Fernand Mazier.

St-Pierre Miquelon. — Imp. du Réveil.

