



LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

Rédaction : Maison de Famille des Œuvres de Mer — Saint-Pierre et Miquelon

LE PORT DE SAINT-PIERRE et son aménagement

(Suite)

Ce n'est pas d'hier que datent les armements français à la Grande Pêche. Ce n'est pas là pour nous une industrie nouvelle, et l'importance de l'effort fait par les armateurs et les résultats obtenus par eux dans le passé comme dans le présent, semblent de nature à pouvoir rassurer les esprits les plus craintifs.

Les armateurs, particulièrement les armateurs des chalutiers, ont toujours déploré l'insuffisance du Port de St-Pierre et protesté contre l'élévation des taxes dont ils étaient l'objet, le port ne leur offrant que des ressources nulles et un abri des plus précaires. Mais, dès qu'il fut question d'entreprendre les travaux d'aménagement nécessaires, ils crurent entrevoir la réalisation de leurs voeux, et accueillirent avec empressement la contribution qui leur était demandée sous forme de majoration des taxes et droits de port.

Nous ignorons complètement les recettes faites par la Colonie jusqu'en 1921 au titre *droits de port*, et nous ignorons aussi l'affection donnée à ces recettes. Nous savons par contre que les droits et taxes diverses perçus par la Colonie, depuis cette époque toute récente, sur le seul armement métropolitain, atteignent déjà près de trois millions, dont cinq cent mille francs ont été versés au cours de la campagne 1926. Et ce chiffre doit vraisemblablement être largement dépassé en 1927, le nombre des chalutiers ayant augmenté de 25 0/0.

En vérité, les armateurs doivent-ils équitablement, peuvent-ils matériellement accepter de tels sacrifices sans aucune contrepartie ?

C'est l'inexistence du port de Saint-Pierre qui a entraîné certaines maisons d'armement dans des voies fort onéreuses sinon dangereuses. Ne pas livrer sa pêche à St-Pierre, et faire traverser l'Atlantique à un chalutier, c'est-à-dire à un navire dont l'effectif est voisin de 50 hommes, pour rapporter en France trois ou quatre cents tonnes de morues à peine, n'apparaît pas une solution bien recommandable en soi. Il faut être contraint et forcé pour l'adopter. C'est en effet faire un transport dans des conditions particulièrement onéreuses; c'est en outre sacrifier cinq ou six semaines de pêche... Le sacrifice est lourd. Certaines maisons d'armement ont pensé diminuer leurs frais en augmentant de plus en plus la portée, c'est-à-dire les dimensions de leurs chalu-

tiers. En entrant dans cette voie, elles ont peut-être amélioré, bien légèrement d'ailleurs, le rendement de leurs transports, mais n'ont-elles pas diminué les qualités de leurs navires, en tant qu'instruments de pêche ?

C'est encore l'insuffisance du port de St-Pierre et l'inexistence de ses ressources qui obligent les chalutiers à se ravitailler et à charbonner au Canada, d'où nouveaux frais et nouvelles pertes de temps !

En vérité, ce n'est plus une industrie de pêche à laquelle doivent se livrer nos armateurs, c'est un véritable travail d'acrobatie !

Et ne perdons pas de vue que, tandis que nous devons travailler à trois mille milles de nos ports, tous nos concurrents, Terre-Neuviens, Islandais, Norvégiens, tous sans exception travaillent presque sans frais dans le voisinage immédiat de leurs côtes. Le poisson est débarqué au jour le jour et préparé à terre par la population féminine.

Les roges, les foies, tous les déchets sans exception, peuvent être utilisés et le sont. Le rendement de leurs pêches est, dans ces conditions, nécessairement supérieur au nôtre. Nos prix de revient sont à priori supérieurs, et, circonstance aggravante, ce sont nos concurrents, qui par l'importance de leurs apports font les cours !

Comment supporter la concurrence ?

Il n'y a qu'un moyen; un seul : tout faire tout, sans aucune restriction, tout faire pour diminuer nos prix de revient, en particulier aménager convenablement St-Pierre; c'est le seul moyen véritablement opérant !

En limitant la pêche à la capacité des cales, ce qui est en soi une erreur économique, les armateurs de voiliers ont pu en augmentant les dimensions de ceux-ci, réussir à ignorer Saint-Pierre, et c'est ce qui a contribué à entraîner certains armateurs dans la voie des voiliers de plus en plus grands !

Ce qui était possible pour les voiliers, ne l'est pas nécessairement pour les chalutiers. Nous dirons plus: le chalutier et son exploitation représentent un capital trop important pour que l'on puisse concevoir la moindre restriction dans sa production. Le Chalutier devra remplir ses cales plusieurs fois au cours de la même campagne, venir charbonner, même si les dites cales ne sont pas pleines, etc... il lui faut une base; elle lui est indispensable.

Et ne nous y trompons pas, n'ayons aucune illusion, nous ne reviendrons pas en arrière, nous ne reviendrons pas aux voiliers; ils ont fait leur temps. Nous pêcherons par des procédés modernes, ou bien... nous ne pêcherons pas !

Et voyons bien les choses en face telles qu'elles sont: Du fait de nos conditions d'exploitation, notre production nationale peut être éliminée du marché, sans même qu'il y ait surproduction générale. Voilà qui est à retenir, voilà qui est grave, voilà qui souligne toute l'importance de nos prix de revient, et par voie de conséquence, toute l'importance du port de Saint-Pierre. En d'autres termes, c'est l'existence même de l'Industrie de la Grande Pêche qui est en jeu.

* *

Cette industrie vit actuellement des jours particulièrement critiques !

Des pêches exceptionnellement abondantes, notamment en Norvège, ont en effet amené un tel effondrement des cours, que la mévenile s'en est suivie. La crise est assez grave pour que le gouvernement norvégien ait dû envisager la distribution de secours aux pêcheurs en détresse. L'armement français doit nécessairement en ressentir le contrecoup; et il doit être d'autant plus violent que ses conditions de travail sont plus dures.

C'est aux heures critiques que l'on mesure plus exactement l'importance des erreurs ou des oubliés du passé !

L'abstention en ce qui concerne les travaux de Saint-Pierre a incontestablement été une erreur; elle pèse aujourd'hui de tout son poids, qui n'est pas négligeable, dans une situation essentiellement préjudiciable à l'armement français; et point n'est besoin d'être prophète pour prévoir qu'il ne sortira pas indemne de cette passe difficile. Jusqu'où s'étendra le mal ????

* *

Les lenteurs des entrepreneurs, les atermoiements des Pouvoirs Publics, les désaccords et discussions interminables entre la Colonie et l'Armement, ont amené certains esprits à envisager le Port de Saint-Pierre, sous la forme d'une entreprise privée gérée par l'armement intéressé. La Caisse de la Direction du Port Autonome ainsi créé serait alimentée, pour la plus grande partie, par les taxes et droits versés par les navires en relâche, et la Colonie serait dégréeve de l'entretien du port.

Cette conception peut se défendre; elle découle d'une formule pleine de bon sens, que l'expérience acquise semble accréditer de plus en plus: s'affranchir de la tutelle des Pouvoirs Publics, décentraliser en un mot; et laisser aux usagers intéressés l'exploitation et l'entretien de cet outillage commercial qu'est un port marchand.

Nous n'avons pas entendu dire que les Ports autonomes aient souffert depuis le

jour où ils sont sous le contrôle des Chambres de Commerce; et il ne nous paraît ni absurde ni dangereux d'envisager une solution de ce genre en ce qui concerne le port de Saint-Pierre. Nous n'avons ni conseil ni avis à donner en ce qui concerne la formule à adopter, mais ce dont nous sommes absolument certains, et nous ne cesserons de le proclamer, c'est que l'aménagement judicieux du port de St-Pierre est indispensable à l'existence même de notre industrie morutière.

La France a eu jadis le monopole de la pêche à la baleine, est-elle à la veille de perdre la place modeste qu'elle occupe dans l'Industrie de la Grande Pêche ?

KERMORUS.

Au pays de la brume

Le chalutier "Mont-Kemmel" touche une roche

Cette année, la brume devient funeste aux navigateurs. Après les voiliers *Alvina* et *Félicité* qui se sont perdus sur la côte de Terre-Neuve, voici venir malheureusement le tour des chalutiers.

Le Mardi 19 Juillet, le chalutier *Mont-Kemmel*, par une brume opaque, se présentait à l'entrée du port de St-Pierre. Vue la difficulté de la navigation et l'heure matinale, le navire marchait le plus lentement possible, appelant au sifflet toutes les cinq minutes un pilote qui tardait à venir, lorsque, à cinq heures, il heurta par son avant une pointe de roche recouverte d'eau, et située à plus de 100 mètres de la côte, que l'opacité de la brume empêchait de distinguer.

D'autre part, la sirène de Galantry ne fonctionnait toujours pas, et le radiophare étant sans doute lui aussi en avarie, dut contribuer par leur silence au manque de précision de la position exacte du *Mont-Kemmel*.

Aussitôt le choc ressenti, la vapeur fut renversée et le bateau se dégagéa, mais son arrière alla donner sur une autre pointe.

Grace à la lenteur de sa marche et à la manœuvre rapide du capitaine, le bâtiment s'en est tiré sans avaries trop graves, une légère voie d'eau à l'avant et à l'arrière, la cage de l'hélice un peu faussée.

LE CHALUTIER CAUCASIQUE ABORDE LE CHALUTIER NORMANDIE

Le même jour avait lieu sur les bancs un autre accident qui aurait pu avoir les conséquences les plus graves, sans le calme et la présence d'esprit du capitaine MAILLARD, de la *Normandie*.

Ce dernier navire chalutait à quelque distance du chalutier *Cap-à-l'Aigle*, dont il entendait le sifflet de brume.

le bien de ses patrons qui lui ont cepéndant payé son labeur quotidien.

Oui, cela est vilain. Et si la justice humaine n'arrive pas à connaître tous ces larcins et à les punir, il est un juge dont la clairvoyance ne sera pas trompée: Dieu saura un jour trouver le voleur et... le récompenser suivant son triste mérite.

J. CARDINAL.

EN TOURNANT MON FILM

Le système D. connaît une grande vogue, surtout depuis que les poilus l'ont mis en honneur pendant la guerre. Et je me rappelle encore avec plaisir les joyeuses et utiles applications que nous en faisions dans le voisinage des Boches. Certains semblent vouloir appliquer la

même théorie dans les relations avec le prochain: on se débrouille aux dépens d'autrui et... pas vu, pas pris! Ainsi un pêcheur a perdu son couteau; il se rattrape en prenant celui de son voisin. C'est peu de chose sans doute. Mais il prend goût à la nouvelle manière d'accéder à la propriété: la prochaine fois, il se débrouillera sur le portefeuille, et cela devient plus sérieux. Cela finira même par le coûter.

Cette renommée du moins, il ne l'aura pas «volée». Car il a dépouillé des camarades qui ont peiné comme lui, il a pris

Tout à coup le capitaine MAILLARD vit paraître par son travers à babord la silhouette d'un vapeur faisant route sur lui; la brume était tellement épaisse qu'on ne distinguait rien au delà de 100 mètres. «En avant, à toute vitesse», commanda le capitaine MAILLARD, mais à peine le commandement était-il exécuté qu'un violent choc frappa la Normandie à babord arrière.

Heureusement que son déplacement rapide avait été suffisant pour l'empêcher d'être atteint par le travers. La Normandie, par le sang-froid de son capitaine, venait d'échapper à un terrible danger.

La violence du choc fit couler la Normandie sur tribord, et le heurt ayant eu lieu sur l'arrière à babord eut pour résultat d'accentuer l'effet d'une manœuvre opportune de barre faisant pivoter la Normandie qui vint en grand sur la gauche, amortissant de ce fait le choc reçu.

Les avaries de la Normandie ne sont que très légères et situées au-dessus de sa ligne de flottaison, elles n'empêcheront donc pas ce chalutier de continuer sa campagne de pêche, les réparations pouvant attendre sa rentrée en France.

Elles se résument à quelques tôles de bâvois enfouies à hauteur du pont à babord arrière, un bossoir d'embarcation, la lisse, la gouttière et tole de gouttière tordus auxquelles il faut ajouter diverses avaries de membrures et de barreaux.

Il n'en est pas de même du navire abordeur: le Caucasic, chalutier lui aussi, et des plus beaux et des plus grands du monde, celui-ci à toute son étrave à redresser, plus une dizaine de plaques de tole à enlever ou à remplacer. Ce chalutier, qui est à sa première campagne de pêche, appartient à la Société «La Morue Française et Sécheries de Fécamp», a reçu l'ordre d'aller se faire réparer à Halifax.

Les avaries sont évaluées à environ 4.000 dollars.

La Normandie, également un des plus beaux chalutiers, appartient à la Société des Pêcheries de Fécamp».

Troisième cataclysme, celui-ci frappant plus durement la «Morue Française» très éprouvée cette année dans sa flottille de pêche.

NAUFRAGE DE L'ADRIATIQUE

L'Adriatique, un frère ainé du Caucasic que l'égalait en grandeur et en beauté, se rendait à Sydney pour se ravitailler en charbon; mais hélas il ne devait jamais atteindre ce port.

La brume, se faisant la complice de la mer, est tellement épaisse en ce mois de Juillet, sur les bancs et les côtes de la Nouvelle-Ecosse, qu'elle rend la navigation presque impossible, particulièrement à proximité de la terre.

C'est dans ces conditions que les officiers et l'équipage de l'Adriatique, aveuglés par le brouillard, ne purent apercevoir les récifs sur lesquels allait se jeter ce beau bâtiment qui vient de se perdre, Dimanche 25 Juillet, dans les parages de l'île de Scatary.

Ce superbe chalutier construit, par la Maison Worms du Havre, a été mis à l'eau l'an dernier au 8 Août, il pouvait charger 9.000 quintaux et au moment de sa disparition il portait dans ses cales 1.200 quintaux de morue.

C'est une perte sérieuse pour l'armement. L'équipage composé de 39 hommes est entièrement sauvé et a été déposé à Saint-Pierre par le Pro-Patrio, qui est arrivé de Sydney le 28 Juillet.

Echos de 'chez nous'

RÉGION DE ST-MALO

SAINT-MALO

AGGRESSION NOCTURNE. — Un marin de couleur ébène, du charbonnier anglais «New-Forest», consommait tranquillement dans un café ne se doutant nullement que deux chenapans algériens l'attendaient à sa

sorite.

A peine hors du café, ces deux malfaiteurs se jetèrent sur le pauvre noir, qui en un clin d'œil fut terrassé, brutalisé avec la dernière sauvagerie et finalement dévalisé.

Arrêtés, les deux énergumènes n'avaient prudemment leurs méfaits, mais mis en présence des cafetiers, ceux-ci les reconnaissent.

L'un de ces deux bandits, le nommé Chouap, a déjà été condamné pour coup de couteau à une jeune femme.

Pas toujours gaie, la Maison du Peuple

Un ouvrier syndiqué, Jean Tinévez, se présentait à la maison du peuple où il échangea des mots désagréables avec le concierge, M. Borda, qui pria l'ouvrier de sortir.

Au lieu d'obéir, Tinévez saisit M. Borda, le secoua fortement, puis lui envoya un direct sur l'œil droit.

Résultat: le concierge porta plainte, les gendarmes firent le nécessaire et le syndicaliste passera en correctionnelle.

Une femme qui n'est pas à son coup d'essai

La femme Lambert, peu scrupuleuse personne qui exerce la profession de blanchisseuse, rue Maupertuis, a été surprise par les gendarmes transportant un sac de charbon qu'elle avait dérobé Quai Robert-Surcouf, dans les chantiers de la Société des Houillères et Agglomérés.

INDÉLICAT TERRENEUVA

Engagé par l'armateur du Galatée, Eugène Chicherie, 37 ans, oublia de rejoindre son bâtimet le jour de la partance, alors qu'il avait touché ses avances.

Poursuivi devant la justice, il trouva comme excuse qu'il avait mal au bras et qu'il craignait de ne pas pouvoir faire la campagne.

Le chauffeur allait trop vite

M. Edouard Perrault, chauffeur à Saint-Malo, pilotait une auto lorsqu'elle vint heurter un passant sur la chaussée du Sillon, au carrefour de Rocabey.

La victime, M. Dolleu, receveur aux Tramways Bretons, a une forte blessure au bras.

SAINT-SERVAN

AU COURS D'UNE RIXE

Une rixe s'étant élevée au sortir d'un débit de la rue Dauphine, le nommé Norbert Chevalier docker, demeurant dans la dite rue, a été frappé d'un coup de couteau dans l'abdomen.

Il a été admis à l'hôpital du Rosais; sa blessure, quoique sérieuse, ne semble pas mettre ses jours en danger.

Un gendarme fait une chute de cheval

Par suite d'une ruade du cheval qu'il montait, le gendarme Bucher a été projeté à terre avec violence. On l'a relevé crachant le sang, depuis il a été envoyé à l'hôpital militaire de Rennes.

PARAMÉ

APRÈS LA DÉTENTION EN PRISON, VIENT LA DÉTENTE EN VILLE

Prime Isidore, 24 ans, chandronnier de son métier, sans domicile fixe, sortait de prison un certain matin et fêta consciencieusement, jusqu'à l'ivresse, sa mise en liberté.

Alors, pour se distraire un brin, il ne trouva rien de mieux que de briser les vitres des maisons de la rue Beaulieu, en Paramé, à coups de cailloux.

On fait ce qu'on peut, mais cette plaisanterie ne fut pas goûtée par tout le monde. Prime fut reconduit à l'hôtel qu'il quitta le matin où il devra stationner six mois.

UN PENDU. — Le Feuvre, demeurant à la Marre-Littré avait depuis quelque temps des dissensments avec sa femme.

Moins de deux heures après l'une de ces discussions, des passants apercevaient ce malheureux journalier pendu à un pommier. Le Feuvre était père de six enfants.

CANCALE

UN MARIN BELLIQUEUX

Un marin de la marine de l'Etat, le nommé Olivier Mével, étant en permission, profitait de la faveur de ses chefs pour se payer une bonne libation, puis il rencontra au café Rivoalan, à Terlabouet, Charles Noblet dont la présence, on ne sait pourquoi, l'offusqua.

Non content de lui dire des choses désagréables, il le gifla, puis lui lança un verre en pleine figure, le blessant sérieusement, il fallut ensuite le maîtriser pour l'empêcher de continuer ses violences.

Mével, qui est un individu redouté à Cancale, a été arrêté.

Mort, étouffé par une pomme de terre

Un enfant de deux ans de la famille Duquesnois, habitant en Haut-Bout à Cancale, s'amusa avec des petites pommes de terre. Ce jeu faisait la joie de l'enfant, qui les roulait comme de véritables caniques, lorsque l'enfant, à la stupéfaction de sa mère, se mit à pousser des cris étouffés.

Le pauvre enfant avait avalé une de ses petites pommes de terre.

On s'empressa de l'emporter chez un médecin, mais, en cours de route, l'enfant mourut.

REGION DE FECAMP

ETRETAT

ACCIDENT. — Les jeunes gens d'Etretat avaient organisé pour leur entraînement, une course de bicyclettes entre eux. Partis de la Place Victor Hugo, ils suivaient le Boulevard Ch.-Lourde et allaient s'engager dans la Rue Monge, lorsqu'au croisement de la Rue du Marché, un autre cycliste, Marcel Lamotte, âgé de 17 ans, qui traversait fut violenement heurté par un des coureurs.

Relevé par les témoins de l'accident, il fut conduit à son domicile et reçut les soins du médecin, son état est très grave.

L'autre cycliste, âgé de 15 ans, a reçu un choc moins violent, il porte une forte éraflure à la figure.

VALMONT

FÊTE COMMEMORATIVE D'UNE VISITE ROYALE A VALMONT

A l'occasion de la visite de François I^e, accompagné de la reine et de nombreux seigneurs de la cour, Valmont était en liesse le 24 Juillet dernier.

Un cortège, rappelant en tous points celui d'autrefois a été réuni devant le château, où une nouvelle dame Jacqueline d'Estouteville entourée de sa fille Adrienne et du fiancé de celle-ci, François de Bourbon, comte de St-Pol, les attendait. Le roi a assisté à un spectacle donné en son honneur dans le château féodal, où le public était admis comme autrefois à écouter les acteurs. Il a visité les restes grandioses de la forteresse normande.

CRIVETOT

ACCIDENT D'AUTO. — Deux automobiles sont entrées en collision sur la route de Bémeuville à Wattetot-sur-Mer, au croisement du Calvaire.

L'une des voitures appartenait à M. Nottele, représentant de commerce au Havre; l'autre à Monsieur Georges Moujue, courtier en lin.

La collision mit les voitures en piteux état. Les conducteurs sont indemnes.

YPORT

ASSEMBLÉE ANNUELLE

La fête patronale de la «Saint-Martin» a eu lieu à Yport.

Cette assemblée, la plus fréquentée de la région, a été le rendez-vous des promeneurs de Fécamp et des communes environnantes. Il y eut des attractions variées.

BAZAR

de la Maison de Famille

N'oubliez pas que ce bazar a été spécialement organisé pour vous!

Vous y trouverez tout ce dont vous pouvez avoir besoin : tabac, pipes, chocolat, vêtements cirés, etc., y sont vendus à des prix excessifs de bon marché, que vous ne trouverez nulle part ailleurs à Saint-Pierre.

Quoique ces prix soient déjà fort modiques, la haute Direction de la Société, toujours soucieuse des intérêts du marin, vient de prescrire une baisse sur la plupart des articles mis en vente.

La vente se fait au comptant, sauf aux marins manis d'un BON, signé de leur capitaine, garantissant le règlement chez l'armateur.

AVIS AUX NAVIGATEURS

Depuis Août l'année dernière, un phare Hertzien est monté à Galantry dans le même bâtiment que la sirène qui, pour le moment, ne fonctionne plus.

Position exacte du radio-phare 46° 45' 39" lat. N. et 56° 9' 22" long. W. Grenv.

En temps de brume ce phare émet d'une façon permanente le signal caractéristique de - H - Y - R - suivi d'une série de 20 traits sur onde de 850 mètres.

Tant que la sirène ne fonctionnera pas, un coup de canon sera tiré toutes les trente minutes.

Bouées à sifflet. — Des bouées à sifflet sont mouillées, l'une à 600 mètres à l'Est de l'*Enfant perdu*, dont la grande base sonore est ouverte à 268°, et la position exacte 46° 46' 52" lat. N. et 56° 6' 26" de long. W. Grenv.; la seconde est mouillée à 300 mètres dans le Sud de la *Marne* par 46° 43' 4" lat. N. et 56° 13' 36" de long. W. Grenv.

Une bouée à fuseau, sans sifflet, est mouillée dans le Sud-Sud-Est de la base *Bellevue* par 47° 2' 5" de lat. N. et 56° 14' 38" de long. W. Grenv.

Ces différentes bouées sont relevées en hiver, de Décembre à Mai.

Pointe Plate. — Le feu tournant de la pointe plate est rendu immobile depuis Octobre dernier; ce feu fixe se divise aujourd'hui en deux secteurs, l'un blanc, l'autre rouge, le secteur rouge couvrant la côte sur une ligne partant du phare et passant à environ un mille à l'Ouest des *veaux marins*.

Par temps de brume, un coup de canon y est tiré toutes les 20 minutes quand la sirène ne fonctionne pas.

DOUCHES --- CHAUDES

Savon et Serviette

fournis gratuitement

aux

Marins de la Grande Pêche

à

la Maison de Famille

L'Imprimeur-Gérant : H. PAUL