

JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Bulletin Officiel de la Principauté

PARAISANT LE MARDI

ABONNEMENTS :

MONACO — FRANCE — ALGÈRE — TUNISIE
Un an, 12 fr. ; Six mois, 6 fr. ; Trois mois, 3 fr.

Pour l'ÉTRANGER, les frais de poste en sus.

Les Abonnements partent des 1^{er} et 16 de chaque mois :

DIRECTION et RÉDACTION :

au Secrétariat du Gouvernement.

ADMINISTRATION :

à l'Imprimerie de Monaco, place de la Visitation.

INSERTIONS :

Réclames, 50 cent. la ligne ; Annonces, 25 cent.
Pour les autres insertions, on traite de gré à gré.

S'adresser au Gérant, place de la Visitation.

SOMMAIRE.**PARTIE OFFICIELLE :**

Ordonnance Souveraine nommant trois membres du Comité Consultatif des Travaux Publics.

LE PORT DE MONACO :

Lettre rectificative à un article concernant le Port de Monaco publié par le Journal de Genève.

ECHOS ET NOUVELLES :

Sacre de Monseigneur Viè, évêque de Monaco.

Monument à la mémoire de Monseigneur du Curel.

Célébration du 14 Juillet.

Etat des condamnations prononcées par le Tribunal Correctionnel.

PARTIE OFFICIELLE

Par Ordonnance Souveraine en date du 10 juillet 1916,

MM. Robellaz, architecte ;

Franz Bulgheroni, entrepreneur de travaux publics ;

Jean Bonafède, entrepreneur de travaux publics,

sont nommés, pour un an, membres du Comité Consultatif des Travaux Publics, en remplacement de MM. Raymond Chauvet, Alexandre Taffe et Jean Vatrican, dont le mandat est expiré.

LE PORT DE MONACO

Le Journal de Genève ayant publié récemment un article concernant le Port de Monaco, qui contenait diverses inexactitudes, M. le Capitaine de frégate Courmes, directeur du Port, a adressé à la Direction du Journal de Genève la lettre rectificative ci-après :

Monaco, le 28 juin 1916.

Monsieur le Directeur,

Il a paru dans le numéro du Journal de Genève en date du 14 juin 1916, une lettre concernant le port de Monaco et qui n'était que le résumé d'un rapport officiel de M. le Commissaire Général Moor sur le même sujet.

Permettez-moi de m'adresser à votre courtoisie pour vous demander l'insertion, à la même place où a paru ce document, des éclaircissements et mises au point qui suivent, rendus nécessaires par les nombreuses erreurs matérielles contenues dans le susdit rapport.

M. le Commissaire Général Moor, chargé par le Gouvernement Helvétique d'une enquête sur les moyens du port de Monaco, est en effet venu dans la Principauté les 19, 20 et 21 mai 1916.

Ce fonctionnaire s'est présenté à mon bureau en mon absence, et il me fut impossible par la suite de pouvoir le rejoindre avant son départ.

Au cours de ces trois journées, M. le Commissaire Fédéral a vu ou a dû voir des personnalités de la Principauté, mais parmi celles-ci ne figuraient aucun des trois fonctionnaires qui avaient seuls qualité pour le renseigner exactement sur les moyens, l'organisation et le trafic du Port de Monaco, à savoir : Son Exc. le Ministre d'Etat, M. le Conseiller de Gouvernement chargé des Travaux Publics et le Directeur du Port.

Ce fait nous autorise donc à conclure que M. le Commissaire Fédéral a pris comme base, pour établir un rapport officiel, des conversations privées, et non des documents officiels ; par suite, de nombreuses erreurs se sont glissées dans son rapport, et ce sont elles que je vous demande la permission de rectifier très brièvement :

Il n'est pas exact que le port de Monaco n'ait été jusqu'ici qu'un simple abri pour les embarcations de plaisance ; ses jetées sont terminées depuis plus de six ans et il a reçu et abrité non seulement les plus grands yachts du monde, mais encore de nombreux navires de commerce allant jusqu'à une jauge nette de 5000 tonnes et un port en lourd de 8000 tonnes.

Le port possède deux quais d'une égale longueur de 400 mètres. Le quai sud, à lui seul, a reçu en 1913 :

1° un vapeur côtier faisant le cabotage entre Marseille et Menton ;

2° un steamer chargé de 5000 tonnes de blé ;

3° un vapeur chargé de 1700 tonnes de charbon.

Ces trois navires étaient réunis, le même jour, bout à bout, le long du quai sud, et ils déchargeaient normalement leurs marchandises.

Le quai nord était accosté à cette même époque par le plus grand remorqueur du port de Liverpool et par un grand vapeur de la Hamburg Amerika.

D'autre part, la Minoterie de Monaco a débarqué sur le quai sud tous ses chargements de céréales, qui se sont élevés, en 1913, à plus de 20.000 tonnes.

Le Port de Monaco est donc bien loin, depuis quelques années déjà, d'être un simple port de plaisance et de pêche et d'ignorer la manutention des céréales.

M. le Commissaire Fédéral a constaté qu'il était dépourvu de chalands. Or, ces chalands ne sont utiles que quand le chargement à quai est impraticable, ce qui n'est pas le cas ici. Le Port

de Monaco peut assurer le déchargement constant de trois grands steamers de 4 à 5.000 tonnes : deux sur le quai sud et un sur le quai nord.

Le quai sud est relié au P.-L.-M. par un embranchement sous tunnel. Une expérience toute récente nous a montré que le débit de cette voie pouvait atteindre, non pas 400 tonnes par 24 heures, comme il est dit dans le rapport au Gouvernement Fédéral, mais plus de 1.000 tonnes, soit plus du double ; la locomotive a refoulé, sans aucune difficulté, des trains de 70 tonnes, chaque voyage n'exigeant pas plus de 30 minutes, ce qui nous donne un débit réel de 1.400 tonnes pour 10 heures de travail.

Nous sommes donc, là encore, bien loin des estimations de M. le Commissaire Fédéral.

Il est vrai que la guerre ayant éclaté au moment où nous allions conclure les marchés, nous n'avons pu acquérir une bascule pour peser les wagons. Les négociations ont été reprises et cette lacune sera comblée dans un très bref délai.

D'ailleurs nos préoccupations au sujet de cette bascule avaient été bien diminuées après la visite que le Directeur du Port reçut en février 1916. M. Sinaeve s'était présenté à cette époque comme le fondé de pouvoir de M. Moor à Cette. Il nous a fourni des pièces établissant cette qualité et nous n'avons jamais mis en doute qu'il parlât au nom de M. le Commissaire Fédéral.

Or, M. Sinaeve a examiné les voies du chemin de fer ; il y a pris des mesures métriques avec le Maître du Port et le Chef de Gare de Monaco, et il nous a assuré que le Ravitaillement Suisse amènerait à Monaco une bascule à wagon.

Le débarquement des céréales s'est effectué jusqu'à ce jour beaucoup plus rapidement que ne le dit M. le Commissaire Fédéral. Ce n'est pas 200 à 300 tonnes par jour que nous mettons couramment à terre, au moyen des treuils du bord, des débardeurs et des ponts-basculés, pèse-grains, mais bien 500 à 600 tonnes pour 12 heures de travail de jour.

Ici, il y a lieu de faire une distinction : les céréales lourdes et roulantes, comme le blé, le maïs et l'orge, donnent au moins 600 tonnes ; l'avoine, qui glisse moins dans le conduit des ponts-basculés, ne donne que 500 tonnes, mais elle les donne.

Dans la première quinzaine du mois de juin, nous avons eu, le long du quai sud, le vapeur « Erdre » qui déchargea par treuils, débardeurs et ponts-basculés 500 tonnes par jour, lesquelles furent refoulées sans délai et sans plus de frais sur le réseau du P.-L.-M.

Nous ne pensons pas que M. le Commissaire

Fédéral obtienne des résultats meilleurs au port de Cette.

M. le Commissaire Fédéral dit ensuite que les débardeurs manquent à Monaco. Rien n'est plus inexact.

Le même vapeur « Erdre » se décharge actuellement avec 150 hommes exclusivement recrutés dans la Principauté, et le consignataire de la marchandise refuse les nombreuses demandes d'embauchage qui se présentent. Monaco est donc mieux partagé pour la main-d'œuvre que Marseille et que Cette.

Pour les bâches et les prélatris propres à abriter les marchandises, le port de Monaco est sur le même pied que Marseille ou les ports voisins. Nous avons actuellement sur quai 500 bâches à notre disposition.

M. le Commissaire Fédéral donne comme autres aléas le manque de wagons. Cette difficulté n'est qu'apparente, car nous pouvons déposer sur quai, en entrepôt de douanes, un minimum de 20.000 tonnes. *Et contrairement à ce qui se passe dans les autres ports, ce magasinage sur quai est absolument gratuit.*

M. le Commissaire Fédéral, relativement au prix du transport entre Monaco et Genève, relève que la différence de 225 kilomètres favorise le port de Cette d'un boni de 52 frs. 80 par tonne.

Cet argument ne tient pas compte du tarif différentiel de pénétration qui réduit la dépense en défaveur pour Monaco de près de la moitié. Mais même en admettant ce chiffre trop élevé, cette différence disparaît si l'on met en ligne les avantages d'ordre pécuniaire qu'offre le port de Monaco.

En envoyant des vapeurs à Monaco, le Gouvernement Suisse évite les surestaries payées à Marseille, pour ne parler que de ce port. En mai et juin, le Gouvernement Fédéral a payé à Marseille des surestaries pour quatre steamers, qui attendaient ensemble au port de Marseille, à raison de 8.000 francs moyens par jour de planches, soit au total plus de 30.000 francs par jour pour les quatre. Une seule journée de surestaries marseillaises a donc payé la différence de transport sur 5000 tonnes.

Enfin, les navires et les marchandises ne payent absolument rien au port de Monaco. Le pilotage même n'y est pas forcé, de telle sorte qu'un capitaine peut entrer son navire, l'amarrer par ses propres moyens et le sortir, sans avoir eu à acquitter d'autres droits que ceux du service sanitaire et de douanes, que tous les navires de commerce payent également en France.

Un recellement méticuleux de tous les péages dus, dans tous les ports français, par un vapeur de 5000 tonnes compense presque la moitié de la surcharge de transit par voie de fer.

Il ressort de tout cela que M. le Commissaire Fédéral a été mal renseigné au cours de son enquête sur le Port de Monaco, et qu'il aurait dû étayer son rapport par des documents pris aux sources officielles.

Dans l'espoir que vous voudrez bien publier cette mise au point à l'endroit même où a paru le rapport de M. le Commissaire Fédéral, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, avec mes remerciements, l'assurance de ma haute considération.

Le Directeur du Port : COURMES.

ÉCHOS & NOUVELLES

C'est le mardi 25 juillet qu'aura lieu à Orléans le sacre de Mgr Vié, évêque de Monaco.

S. Exc. le Comte Balny d'Avricourt, Ministre de Monaco en France; M. Roussel, Secrétaire d'État, et M. Alexandre Noghès, Président de la Commission Intercommunale, ont été désignés pour représenter S. A. S. le Prince et la Principauté à cette cérémonie.

Il a été inauguré, ces jours-ci, dans la Cathédrale de Monaco, près de la chapelle du Saint-Sacrement, sous laquelle reposent les corps de LL. GG. Mgr Theuret et Mgr du Curel, un monument commémoratif à la mémoire de l'éminent prédécesseur de S. G. Mgr Vié. Le monument consiste en un piédestal de marbre blanc dont le couronnement porte les armoiries épiscopales du regretté prélat; au-dessus, a été placé le très beau buste exécuté par l'illustre sculpteur Denys Puech, de l'Institut.

L'auteur du monument est M. Fulbert Aureglia, directeur des travaux d'architecture de la Principauté; la partie décorative est due au sculpteur Agliardi, de Monaco. L'ensemble a été réalisé sous la direction de M. Labande, membre délégué de la Commission des Beaux-Arts.

En raison des circonstances actuelles la commémoration du 14 Juillet a revêtu, cette année, à Monaco, un caractère de grande simplicité.

A onze heures du matin, les membres de la Colonie française, auxquels s'étaient joints nombre de personnalités et de fonctionnaires de la Principauté, ainsi que des officiers convalescents, parmi lesquels on remarquait des officiers serbes, se sont rendus au Consulat Général de France.

M. Richard, gérant du Consulat, donna, tout d'abord, lecture du télégramme qu'il venait d'adresser à M. Raymond Poincaré, Président de la République française.

Puis il annonça qu'il avait également expédié les télégrammes d'usage à S. A. S. le Prince Albert I^{er} et à S. A. S. le Prince Héritaire.

M. Chéret, vice-président du Comité de Bienfaisance de la Colonie française, exprima les sentiments patriotiques de la Colonie, ainsi que ceux de sa vive gratitude envers S. A. S. le Prince Albert I^{er} pour les précieux témoignages de sympathie qu'il n'a cessé de témoigner de tout temps aux Français résidant dans la Principauté.

Après une éloquente réplique de M. Richard, la réception se termina par un toast en l'honneur de M. le Président de la République et des Armées française et alliées.

A l'issue de cette manifestation, des visites furent échangées entre M. le Chevalier Mazzini, Consul d'Italie et M. Richard.

Ajoutons que, le soir à 9 heures, un brillant concert eut lieu sur les Terrasses de Monte Carlo, avec le concours de la Société chorale l'Avenir, de Monaco.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL

Dans son audience du 11 juillet 1916, le Tribunal Correctionnel a prononcé les condamnations suivantes :

A. (dit A.), E.-C.-E., né à Monaco, le 7 juillet 1898, garçon boucher, demeurant à Monte Carlo, 16 francs d'amende pour infraction à la police des

chemins de fer. A. I., boucher, civilement responsable.

L. M., né le 18 mai 1885, à San Nazzaro dei Burgondi, province de Pavie (Italie), mécanicien, ayant demeuré à Monte Carlo, actuellement sans domicile ni résidence connus, — un an de prison (par défaut), pour vol.

B. J., né à San Remo, province de Port-Maurice (Italie), le 29 mars 1854, négociant, demeurant à la Condamine (principauté de Monaco), — cent francs d'amende avec sursis, pour mise en vente de vin falsifié.

H. A., né à Paris, le 14 avril 1892, publiciste, demeurant à Paris, rue Lecuyer, 1^{bis}, — cinquante francs d'amende (par défaut), pour infraction à la police des chemins de fer.

M. J., né à Monaco, le 5 novembre 1893, musicien, demeurant à Monte Carlo, — cent francs d'amende (par défaut), pour violences et voies de fait.

B. E.-H.-L., né le 17 décembre 1873, à Paris, commerçant, demeurant à la Condamine, 16 francs d'amende pour infraction à la législation des Traux Publics.

Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Délivrance de billets spéciaux d'aller et retour collectifs aux FAMILLES DES MILITAIRES en congé de convalescence, hospitalisés ou réformés à la suite de blessures ou maladies contractées en campagne.

Jusqu'au 30 septembre prochain inclus, il est délivré aux familles d'au moins deux personnes accompagnant ou allant visiter des militaires en congé de convalescence, ou hospitalisés ou mis en réforme à la suite de blessures, infirmités ou maladies contractées en campagne depuis la mobilisation, des billets collectifs spéciaux, toutes classes, valables pour des parcours intéressant un ou plusieurs des réseaux du P.-L.-M., de l'État, de l'Orléans et du Midi, dans les conditions ci-après :

Parcours minimum : 250 kilomètres, aller et retour, avec facilité de payer pour cette distance.

Validité : jusqu'au 5 novembre inclus.

Prix : deux billets simples ordinaires pour la première personne, un de ces billets pour la deuxième et la moitié de ce prix pour la troisième et chacune des suivantes.

Les demandes de billets doivent être faites 4 jours à l'avance (ce délai est réduit à 48 heures lorsqu'elles sont adressées à certaines gares) et accompagnées :

Pour les familles des militaires convalescents, d'un certificat de l'autorité militaire indiquant la localité pour laquelle le congé de convalescence est accordé ;

Pour les familles des militaires déjà hospitalisés, dans la localité pour laquelle le billet est demandé, d'un certificat du médecin-chef ou de l'administrateur de l'établissement hospitalier ;

Pour les familles des militaires réformés, d'une attestation du commandant du dépôt du dernier corps où a servi le militaire, certifiant la date de la réforme.

La pièce à fournir par les intéressés doit toujours certifier que la blessure, infirmité ou maladie du militaire a été contractée en campagne depuis la mobilisation.

Le **Livret-Chaix Continental** renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes :

1^{er} vol. — *Services français*, avec huit cartes des différents réseaux. Prix : 2 francs.

2^e vol. — *Services franco-internationaux et étrangers*, avec neuf cartes des pays d'Europe et une carte des principales relations internationales. Prix : 2 francs

Livret spécial pour la Suisse. Prix : 0 fr. 50.

Livret spécial pour le réseau du Midi, l'Espagne et le Portugal. Prix : 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la LIBRAIRIE CHAIX, rue Bergère, 20, Paris.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA.

Imprimerie de Monaco. — 1916.