

sur la cause de sa malheureuse destinée, et il serait certainement peu juste de hasarder des conjectures qui ne pourraient être appuyées que de faits étrangers et de circonstances qui paraissent cependant analogues. La furie des éléments et le sein de la mer ont, suivant toute apparence, mis un cachet d'oubli sur tout ce qui s'est rattaché à ce bâtiment et aux infortunés passagers et matelots qu'il contenait.

Le comité a examiné avec grand soin les cartes appelées cartes de Bayfield, que l'on dit être en usage dans les vapeurs canadiens, et a aussi interrogé des témoins sur certaines inexactitudes que l'on dit y être renfermées et qui auraient bien pu égarer le *Hungarian*. Le Cap de Sable y est marqué comme étant à trois milles plus à l'ouest qu'il devrait être; cependant, cette erreur se trouve corrigée sur les cartes de la bibliothèque "de la dernière édition 1857," au moyen de la note suivante écrite très visiblement—"Trois minutes (3') doivent se déduire de la longitude de cette carte pour être comme celle de l'amiral Bayfield." Votre comité n'a pu savoir si cette correction était faite ou non sur les cartes du *Hungarian*.

Si c'est l'intention du gouvernement d'exiger que la compagnie des paquebots océaniques de Montréal, ou toute autre compagnie engagée par contrat à transporter les malles continue à faire de Portland son port d'hiver de ce côté de l'Atlantique, il est absolument nécessaire de faire construire un phare sur l'Isle de Sable et surtout sur le Cap de Sable, et d'entamer immédiatement des négociations à ce sujet avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Il devrait être strictement défendu aux bâtiments de prendre le canal nord de l'Isle à cause des brumes presque perpétuelles qui le couvrent et des tempêtes et des brouillards qui y règnent durant les mois d'hiver. D'ailleurs, les courants y sont très forts et changent souvent; ils courent généralement au sud ouest; quelque fois même leur violence est telle qu'un vaisseau se trouve entraîné plusieurs milles en avant de sa route. Le peu de temps gagné au moyen de ce courant sud-ouest n'est nullement en proportion des risques que tout un équipage et des passagers courent sur ces côtes hérissées de rocs et dépourvues de sondes certaines. Votre comité recommanderait donc que la Nouvelle-Ecosse soit reliée avec nos chemins de fer le plus vite possible, et que Halifax devienne le port d'hiver de nos paquebots atlantiques, porteurs de la malle, jusqu'à ce que l'on choisisse un port du golfe St. Laurent propre à cet objet.

Le comité insiste respectueusement auprès de votre Honorable Chambre sur le besoin de phares suffisants sur le fleuve et le golfe, afin de rendre leur navigation plus facile et plus sûre dans les temps brumeux ou épais. Tous les témoins au fait de la chose s'accordent à dire que le fleuve, le golfe et le détroit de Belle-Isle n'ont pas assez de phares. C'est ainsi, par exemple, que de la Baie Forteau, sur le côté nord du détroit, au Cap des Monts, environ 450 milles, il n'y a pas un seul feu, non plus qu'à partir de ce dernier point jusqu'à l'embouchure du Saguenay, ce qui fait une distance de 120 milles. Des Trois Pistoles à la côte nord de la Baie des Chaleurs, environ 345 milles, il ne se trouve que deux phares. En Canada, sur une côte longue d'environ 1200 milles, dans le golfe et le bas du fleuve St. Laurent, on ne compte que neuf phares; sur la côte de la Nouvelle Ecosse, d'environ 660 milles, on en a construit 41; sur la partie de la côte des Etats-Unis, qui part de la Rivière Ste. Croix à New Bedford, 600 milles environ, il y en a 69. Il est vrai que la navigation du fleuve et du golfe St. Laurent ne présente pas autant de difficultés que les côtes de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis et n'exige pas autant de phares; mais, d'un autre côté, la disproportion est telle qu'elle ne fait nullement honneur à l'esprit public et à l'humanité du gouvernement et de la Législature du pays. Les points que l'on indique comme ayant besoin de phares sont les suivants, à partir de celui qui se trouve le plus élevé sur le fleuve depuis Québec jusqu'au bas du golfe et à l'entrée du Déroit de Belle Isle :

1. La Batture Beaumont; 2. l'Isle d'Orléans; 3. Bellechasse; 4. l'Isle Madame; 5. l'Isle aux Grues; 6. la Traverse; 7. Kamouraska; 8. Les Pèlerins; 9. l'extrémité ouest de l'Isle aux Lièvres; 10. le Pot à l'eau de Vie; 11. Trois Pistoles; 12. le Petit Métis; 13. Cap Chat; 14. La Côte de Gaspé; 15. Paspébiac; 16. l'Islet aux Morts; 17. la pointe ouest de l'Isle Amherst; 18. les Roches aux Oiseaux; 19. la pointe est de l'Isle du Prince Edouard; 20. le Cap Ray; 21. N. Ferrolle; 22. le Cap Normand; 23. le Cap Bauld; 24. Mille Vaches; 25. les Battures Maniquouagan; 26. les Sept Isles; 27. les Battures Mingan; 28. la pointe Nord d'Anticosti; 29. la pointe Natashquan; 30. le Cap Whittle; 31. l'Isle au-delà de la Grande Mécatina; 32. l'Isle à la Bataille.