

Mais jusqu'ici nous n'avons songé qu'à prévenir le naufrage ou l'échouage des navires. Dans d'autres pays on a recours à divers autres moyens pour protéger la navigation, qui n'ont pas encore été employés dans le nôtre. Je veux parler de la télégraphie maritime. En Europe, on lui a donné un immense développement dans ce but, et il ne s'y trouve pas un seul point de quelque importance maritime, sur les côtes du vieux continent, qui ne soit pourvu d'un phare relié à un fil télégraphique et muni d'un sémaphore.

En Norvège même, une contrée moins peuplée et moins riche pourtant que le Canada, on a trouvé moyen d'entourer les côtes de fil électrique, comme on peut s'en rendre compte par la carte que je produis avec cette lettre. On ne s'est pas contenté de pousser ce télégraphe maritime jusqu'à Hammerfest, la ville maritime la plus avancée vers le nord qui existe, mais on l'a prolongé jusqu'au Cap Nord près du 74° de latitude nord et d'où il s'étend vers l'est et vers le sud jusqu'à la mer Blanche, touchant au passage à tous les points de quelque importance, en sorte que tout accident qui survient dans ces parages est de suite annoncé télégraphiquement dans tous les ports qui peuvent lui apporter la plus prompte assistance. Il n'y a pas lieu de s'étonner si les naufrages dans ces régions occasionnent moins de pertes de vie et de valeur que ceux qui surviennent dans les eaux du bas du fleuve et du golfe St. Laurent, où il est impossible de se procurer des secours aussi prompts et opportuns, par défaut absolu de communications.

Je dois ajouter que la télégraphie maritime a été appliquée au développement des pêcheries en eau profonde, et à la protection des pêcheurs dans leurs pénibles et souvent périlleuses opérations, et l'extrait suivant du rapport du Consul de Sa Majesté en Norvège, expliquera l'emploi, au point de vue industriel et humanitaire, de la télégraphie maritime, comme protection donnée aux pêcheries.

Permettez-moi maintenant de donner quelques explications sur le système de télégraphie maritime, dont je recommande la création pour le bas du fleuve et le golfe St. Laurent.

Ce système doit reposer sur le principe : " que par le moyen de communications " télégraphiques constantes avec les côtes maritimes qui s'étendent des deux côtés de " l'estuaire du St. Laurent jusqu'à l'Océan, depuis le *Bic* jusqu'à l'entrée du golfo " entre le Cap Ray et le Cap Nord, un bon nombre de vaisseaux qui sont parfois " perdus corps et biens *pourraient être remis à flot, remorqués et sauvés avec leurs car-* " *gaisons, et dans bien des cas, les souffrances des équipages et des passagers seraient* " *considérablement soulagées.*" A l'appui de cette proposition, je citerai des faits.

En 1866, un des steamers de la Cie. Allan, ayant à bord plus de 300 passagers vint s'échouer à la Pointe Sud de l'île d'Anticosti. Le commandant du bord dut envoyer une embarcation du lieu de l'accident en premier lieu à la Pointe Sud-Ouest de l'île, à 60 milles de distance; et de là à Gaspé, soit cinquante milles plus loin encore, et pour atteindre le bureau de télégraphe le plus rapproché, à Campbelltown, N.-B., le messenger eût à faire par terre, un trajet de 150 milles : en tout 280 milles.

Ce ne fut que près de quinze jours après l'accident que les propriétaires du steamer on furent informés, et si une tempête l'avait brisé, les marchandises auraient été perdues et les 300 malheureux passagers se seraient trouvés exposés à périr de faim sur un rivage inhospitalier, sans abri et éloignés de tout établissement. Pour la même raison, l'absence ou la grande difficulté de communications, les passagers et l'équipage ne pouvaient être recueillis qu'environ un mois après l'accident, et le steamer ne fut de fait remis à flot et conduit au Bassin de Gaspé qu'après plus d'un mois.

Je puis également citer le fait du naufrage d'un autre steamer aux *Rochers des Oiseaux*, et le naufrage de deux autres steamers près de l'île au Perroquet, sur la côte du nord.

Toujours pour la même cause, l'extrême lenteur des communications, les passagers et les équipages de ces vaisseaux endurèrent des souffrances pénibles avant qu'on vint à leur secours.

Je puis également citer le cas de la barque *Eléonore* qui, se trouvant engagée et dans l'impossibilité de continuer sa route, dut jeter l'ancre à la Rivière-au-Renard,