

PORT DE NEW-YORK.

On sait que ce port est accessible à des vaisseaux du plus fort tonnage, en toute la saison de l'année; et que du moment qu'un navire a quitté le port, il n'a à fournir qu'une course de vingt-deux milles dans la direction de l'Océan, pour être dégagé de tous détroits, chenaux et récifs et se trouver en pleine mer.

Le rayon de pilotage du dedans au dehors du port de New-York, n'est ainsi que d'environ vingt-cinq milles de longueur; il faut ajouter en outre que les côtes voisines sont réputées peu dangereuses au point de vue de la navigation.

PORT DE MONTRÉAL.

Entre le port de Montréal et celui de Québec il y a une distance de 135 milles de pilotage et en sus du pilotage il y a encore le remorquage pour le navire à voiles.

En fait de dangers, il y en a peu à redouter dans ce trajet à part des coups de vent, des brouillards ou des tempêtes de neige, car on y trouve partout un bon abri et un mouillage sûr.

Les rares accidents qui surviennent sont dûs soit à des collisions, soit au peu de largeur ou de profondeur du chenal aux divers endroits; mais il est facile de remédier à d'aussi minces inconvénients.

PORT DE QUÉBEC.

Le port de Québec est en communication avec l'Océan par le bas du fleuve et par le golfe St. Laurent. Le cours du pilotage s'étend jusqu'au Bic, distance de 150 milles marins, mais ce cours, s'opérant au milieu d'un champ de pilotage d'une superficie considérable et semée d'îles, d'îlots, de récifs, de bancs, coupé ou traversé par la force des courants de marée, et vu l'absence de tout port de refuge, au cas d'accidents, il se trouve ainsi fortement compliqué et présente un caractère d'autant plus sérieux qu'il est sujet à être entravé par une foule de cas imprévus et auxquels cependant le pilote est tenu de faire face.

On a beaucoup fait, et plus spécialement sous le régime de la Confédération, pour rendre plus facile et plus sûre cette partie de la navigation du St. Laurent, soit au moyen de phares ordinaires ou flottants, soit au moyen de bouées, de canons ou de sifflets de brume, mais tous ces moyens de sauvegarde et de protection sont encore loin d'être parfaits.

Il faudrait sur le parcours du pilotage, un plus grand nombre de phares et de sifflets de brume pour permettre à tous navires de naviguer par une nuit noire, en se dirigeant d'une lumière vers une autre lumière, ou par le brouillard ou par tempête de neige, en allant d'un canon à un sifflet, et d'un sifflet de brume à un canon, partout du moins où les sondages ne sont pas sûrs.

A partir du Bic, point extrême du cours du pilotage, un vaisseau avant d'être en pleine mer, devra parcourir une distance de quatre cent trente-cinq milles marins et encore, faudra-t-il accepter comme haute mer, le passage du milieu du grand estuaire du golfe St. Laurent compris entre le Cap Ray du côté de Terre-neuve et le Cap Nord du Cap-Breton.

Les dangers se multiplient sur le passage du navire dans le trajet de ces 435 milles. Il suffit, pour s'en convaincre, de se rappeler les nombreux naufrages qui ont lieu chaque année sur les deux rives du fleuve St. Laurent, sur la côte sud de l'île d'Anticosti, sur les *Iles de la Madeleine* auxquelles se rattachent comme on le sait, l'île aux Oiseaux et l'île Byron, qui se trouvent en travers de la course des navires: sur l'île St. Paul, au Cap Ray; aux îles St. Pierre et Miquelon et sur la côte nord de l'île du Cap-Breton.

Vous trouverez ci-joint un état démontrant le nombre d'accidents maritimes survenus dans ces parages durant la dernière saison (1875). C'est un tableau considérable de pertes de tous genres. On y verra la preuve que la navigation, en cet endroit, n'est pas encore entourée des précautions nécessaires, et que pourtant il est de saine politique, de poursuivre les améliorations entreprises depuis la Confédération pour rendre cette unique sortie que nous avons sur l'océan, sûre, prompte et peu coûteuse.