

## Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires:

**Text in English and French.  
Texte en anglais et en français.**

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below /  
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10x	14x	18x	22x	26x	30x
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12x	16x	20x	24x	28x	32x

696  
276

**REPORT**  
OF THE  
**SELECT COMMITTEE**  
OF THE  
**HOUSE OF ASSEMBLY OF LOWER CANADA,**

To whom was referred the petition of the mariners of the district of Quebec, with an instruction to enquire into the necessity of obliging Pilots to be acquainted with the several

**CHANNELS OF THE ST. LAWRENCE.**

---

[Ordered to be printed by the Assembly.]

1829.

---

**RAPPORT**  
DU  
**COMITE SPECIAL**  
DE LA  
**CHAMBRE D'ASSEMBLEE DU BAS-CANADA,**  
A qui a été renvoyée la Pétition des Navigateurs du District de Québec,  
et qui a eu instruction de s'enquérir s'il étoit nécessaire  
d'obliger les Pilotes à connoître les différens  
**CANAUX DU ST. LAURENT.**

---

[Imprimé par ordre de l'Assemblée.]

1829.

SQ005765

## HOUSE OF ASSEMBLY,

*Tuesday 2d December 1828.*

**RESOLVED**, That the Petition of divers Mariners of the District of *Quebec*, be referred to a Committee of five members, to examine the contents thereof and to report thereon with all convenient speed, with power to send for persons, papers and records.

**ORDERED**, That Mr. *Laterrière*, Mr. *Christie*, Mr. *Fortin*, Mr. *Létourneau* and Mr. *Borgia*, do compose the said Committee.

**ORDERED**, That it be an Instruction to the said committee to take into consideration whether it would not be necessary for the interest of the Navigation of the River *Saint Lawrence*, for the Benefit of Commerce and also for the Political Security of this Province, that Pilots should be equally well acquainted with the several Channels or Passages existing along the North and along the South shores, and between the Shoals, Islands and Rocks, scattered over the River, beginning at the Harbour of *Quebec*; and whether it would not be expedient to provide by Legislative measures that the several Passages which are unknown to most of our Pilots, should form a part of their knowledge to qualify themselves for licences for the Harbour of *Quebec* and parts lower down.

*Friday 5th December 1828.*

**ORDERED**, That the Petition of *Louis Lemieux*, be referred to the said Committee.

**ORDERED**, That Mr. *Neilson* be added to the said Committee.

*Saturday 13th December 1828.*

**ORDERED**, That the aforesaid Committee have power to report from time to time.

(Attest)

W. B. LINDSAY,  
Depy. Clk. House of Assembly.

---

## CHAMBRE D'ASSEMBLEE,

*Mardi, 2 décembre 1828.*

**RESOLU**, Que la Pétition de divers Navigateurs du District de *Québec* soit référée à un Comité de cinq membres pour en examiner le contenu et en faire rapport avec toute la diligence convenable, avec pouvoir d'envoyer querir personnes, papiers et records.

**ORDONNE**, Que M. *Laterrière*, M. *Christie*, M. *Fortin*, M. *Létourneau* et M. *Borgia* composent le dit comité.

**ORDONNE**, Qu'il soit une instruction au dit Comité de prendre en considération s'il ne seroit pas nécessaire pour l'intérêt de la navigation du fleuve *Saint Laurent*, pour l'avantage du commerce, et aussi pour la sûreté politique de cette Province, que les Pilotes connussent également bien les différens Chenaux ou Passages qu'il y a, tant au Nord qu'au Sud, et entre les Battures, Iles et Rochers disséminés dans le Fleuve, à prendre depuis le Port de *Québec*; et s'il ne seroit pas expédient de pourvoir par quelques mesures législatives à ce que les différens passages inconnus à la plupart de nos Pilotes, fissent parties de leurs connoissances, pour être licenciés pour et plus bas que le Port de *Québec*.

*Vendredi, 5 décembre 1828.*

**ORDONNE**, Que la Requête de *Louis Lemieux* soit référée au dit Comité.

**ORDONNE**, Que Mr. *Neilson* soit ajouté au dit Comité.

*Samedi, 13 décembre 1828.*

**ORDONNE**, Que le dit Comité ait pouvoir de faire rapport de tems à autre.

(Attesté)

J. A. BOUTHILLIER,  
Asst. Greff. Assée.

## REPORT, &c.

HOUSE OF ASSEMBLY,  
Committee Room, Saturday, 6th December 1828.

**T**HEN Committee on the Petition of divers Mariners of the District of *Quebec*, with an instruction to enquire whether it would not be necessary that Pilots should be acquainted with the several Channels of the River *Saint Lawrence*.

Present all the Members.

Mr. *Lacarrière* called to the Chair.

Read the orders of reference.

Read the Petitions referred to the Committee.

*John Lambly*, Esquire, Harbour-Master, residing at *Quebec*, appeared and gave the following information:—I am forty-six years old; I am Harbour-Master of *Quebec*; the Chart laid before this Committee is made entirely by myself, and from my own experience; the soundings as there laid down are correct. I am well acquainted with the South Channel and very slightly with the North Channel.

In my opinion an acquaintance with the North Channel could be of no benefit to Navigation in general; I know of no Channel between *Ile aux Coudres*, and *Seal Shoal* which would admit the passage of large Ships, as far as the North Channel; I speak from my own experience; I gave a written order or recommendation to certain Inhabitants of *Ile aux Coudres*, named *Harvey* and *Dufour*, to repair to the assistance of vessels which they might see in distress between *Ile aux Coudres* and *Seal Shoal*.

I recollect that those persons brought up to *Quebec* two or three vessels of about two hundred tons, and drawing nine feet water, but I do not know through what Channel they conducted them. To explore the passage from the lower part of the *Ile d'Orléans* as far as *Malbaie* by the North, and to explore a Channel between the South of *Ile aux Coudres* and the *Seal Shoal* and draw up a good hydrographical Chart of the place would occupy the time of two able persons during four years or thereabouts.

I cannot say what the expence would be.

I know that the Plates alone of my Charts cost one hundred and forty Guineas.

I have been the Examiner of Pilots about fifteen years; I only examine them respecting the South Channel.

*Laurent Tremblay*, attended the Committee, and stated what follows:—I am forty-two years old; I am a Branch Pilot for the Channel used by the English, that is to say, the South Channel. When I was examined, I was not examined respecting the North Channel; I am not acquainted with the Channel between the North Shore and *Ile aux Coudres* and *Seal Shoal*. In my opinion it is not requisite for the greater benefit of navigation that Pilots should be equally well acquainted with the North and South Channels; it sometimes happens that Vessels missing the Traverse go on the middle Bank North of *Seal Shoal*, and being unacquainted with the North Channel they are obliged to cast anchor until they can return to enter the Traverse from the South; I consider a vessel at anchor to the North of *Seal Shoal* as being exposed to great danger in heavy gales from the north-east.

*Pierre Bonneau*, was called and said:—I am about thirty-two years old; I am a licensed Pilot; there is a passage between the South Shore of the *Ile aux Coudres* and *Seal Shoal* which large vessels may ascend at high tide; the bottom of the Channel is sandy; and over it a few stones are scattered; it must be well known to proceed that way; few Pilots are acquainted with it, and seven vessels having run foul of each other in a fog seven years ago last spring, the Inhabitants of *Ile aux Coudres* conducted them to *Quebec*, by the North; two of them ran a ground, and if the weather had been worse, and a calm had not come on, they would have been shipwrecked.

## RAPPORT &c.

CHAMBRE D'ASSEMBLEE,  
Chambre de Comité, Samedi, 6 Décembre 1828.

**L**EN Comité sur la Pétition de divers Navigateurs du District de Québec, avec une instruction de s'enquérir s'il ne seroit pas nécessaire que les Pilotes connussent les divers Chenaux de la Rivière Saint Laurent.

Présens tous les membres.

Mr. *Laterrière* appelé à la Chaire.

Lu l'ordre de référence.

Lu les Requêtes renvoyées à ce Comité.

*John Lambly*, Ecuyer, Maître du Hâvre, résident à Québec, a paru et a donné l'information suivante :—Je suis âgé de cinquante-six ans ; je suis Maître du Hâvre de Québec. La Carte présentée à ce Comité est faite en entier par moi, et d'après ma propre expérience ; les jets de sondes qui y sont tracés sont corrects. Je connois bien le Chenal du Sud, mais j'ai une bien foible idée de celui du Nord.

Dans mon opinion la connoissance du chenal du nord ne peut être d'aucun avantage à la navigation en général. Je ne connois pas de chenal entre l'*Ile aux Coudres* et la *Batture aux Loups-marins* qui puissent permettre le passage de gros bâtimens jusqu'au chenal du nord, et cela d'après mon expérience. J'ai donné ordre ou recommandation par écrit à quelques habitans de l'*Ile aux Coudres*, nommés *Harvey* et *Dufour*, de se rendre au secours des vaisseaux qu'ils apercevraient en détresse entre l'*Ile aux Coudres* et la *Batture aux Loups-marins*.

Je me rappelle que ces habitans ont amené à Québec deux ou trois vaisseaux d'environ deux cens tonneaux, et tirant environ neuf pieds d'eau, mais je ne sais pas par quel chenal ils les ont fait passer. Pour explorer le passage depuis le bas de l'*Ile d'Orléans* jusqu'à la *Malbaie* par le nord, et explorer un chenal entre le sud de l'*Ile aux Coudres* et la *Batture aux Loups-marins*, et en dresser une bonne carte maritime, il faudroit employer deux personnes habiles pendant environ quatre ans.

Je ne pourrois dire combien cela coûteroit.

Je sais que les planches seules de mes cartes ont couté cent quarante guinées.

Je suis l'Examineur des Pilotes depuis environ quinze ans ; je ne les examine que sur le chenal du sud.

*Laurent Tremblay*, a paru devant le Comité, et a dit ce qui suit :—Je suis âgé de quarante-deux ans. Je suis Pilote branché pour le chenal des anglois, c'est-à-dire, le chenal du sud. Lorsqu'on m'a examiné, l'on ne m'a pas examiné sur le chenal du nord ; je ne connois pas le chenal entre le sud et l'*Ile aux Coudres* et la *Batture aux Loups-marins* ; suivant mon opinion il n'est pas nécessaire pour le plus grand avantage de la navigation que les Pilotes connoissent le chenal du nord et celui du sud également ; il arrive quelquefois que des bâtimens manquant la traversé se trouve sur le banc du milieu au nord de la *Batture aux Loups-marins*, et par défaut de connoissance d'un chenal par le nord, ils sont obligés de jeter l'ancre jusqu'à ce qu'ils leurs soit possible de revenir prendre la traversé par le sud. Je considère qu'un bâtiment mouillé d'un gros vent de nord-est au nord de la *Batture aux Loups-marins*, est exposé à de grands dangers.

*Pierre Bonneau*, a été appelé et à dit :—Je suis âgé de trente-deux ans ; je suis Pilote licencié ; il y a un passage entre le sud de l'*Ile aux Coudres* et la *Batture aux Loups-marins*, par lequel de gros vaisseaux peuvent passer à marée haute ; le fond de ce passage est de sable ; et il y a quelques cailloux écartés : il faut bien le connoître pour y passer ; peu de Pilotes le connoissent, et sept vaisseaux s'y sont trouvés engagés par la brume, il y aura deux ans ce printemps, et ce sont les habitans de l'*Ile aux Coudres* qui les ont conduit à Québec par le nord. Ces vaisseaux avoient chacun leur Pilote ; il y'en eut cinq qui échouèrent, et si le tems eut été plus mauvais et ne se fut mis au calme, ils auroient été naufragés.

## REPORT AND EVIDENCE ON THE CHANNELS OF THE ST. LAWRENCE, &amp;c.

The Pilots told me that it was fortunate for them that the weather had moderated; among the Shipwrecks which have occurred in that passage, I recollect that of a large vessel conducted by one *Godebout*, seven years ago; that Shipwreck would not have taken place had he been acquainted with that passage, and every Pilot ought to be acquainted with it, as notwithstanding their skill they may get into it; the North Channel which I am well acquainted with is deeper than the South Channel, and the Traverse opposite *Cap Tourmente* is a safe one, sufficient for the passage of the largest vessels; from *Cap Mailard* to *Cap Tourmente*, the anchorages are very good; that called *la Prairie* at the *Ile aux Coudres* is the best between *Bic* and *Quebec*. A vessel may be hauled up there to be careened; I have done so myself; the Brig *Hen*, which was cast ashore on *Ile Rouge*, and had sustained much injury was conducted under my direction to the *Ile aux Coudres* to be careened, and the sole reason of her being conveyed to *Quebec* for that purpose was the want of workmen at *Ile aux Coudres*; a vessel sustaining damage on descending might be repaired at *Ile aux Coudres* and pursue her voyage, whereas if obliged to go back to *Quebec*, she would be forced to winter there; vessels which do not sail until late in the autumn make much better passages by the North Channel, for by that course they avoid the ice which collects in larger quantities in the South Channel; and were I free to choose for myself, between those two Channels, having a vessel to conduct in the autumn, I should prefer the North Channel; from the *Brandy Pots* to *Crane Island* there is no securer Harbour, sheltered against strong winds, than *La Prairie* at *Ile aux Coudres*, and all Pilots ought to know it.

Lieutenant Colonel *Bouchette*, was called in and stated:—My Map of *Lower-Canada*, was constructed and compiled chiefly from plans and actual surveys of various parts of the Province, of record in my office, and also from partial surveys and observations of my own; that part of my Map embracing the *Saint Lawrence* from *Quebec* to *Bic*, was attentively compiled from the most recent surveys previous to one thousand eight hundred and fourteen, and the soundings were laid down chiefly upon the information of Captain *Lambly* and of some of the oldest Pilots in the River, as well as the Shoals and general course of the Channel; it was after that, that I had an opportunity of ascending and descending the River with a view of ascertaining whether the bearings, courses and soundings of my Map were correct, and it was on my descending the River on board of His Majesty Ship *Ajax*, that I took the views of the several Head Lands and Islands exhibited on my Map; their bearings from the several parts of the Channels, and more immediately in the Traverse, to which I added the soundings that were taken in descending the River; all which convinced me of the general correctness of that part of my Map in reference to the South Channel, but I had not an opportunity of verifying any part of it which related to the North Channel. Col. *Bouchette* further adds that from observations of the North Channel, made in the summer one thousand eight hundred and twenty-seven, he is of opinion that this Channel is not only practicable, but of the greatest service to the Navigation of that part of the River, and this opinion of his agrees perfectly with that of Captain *Bayfield* of the Royal Navy; I perfectly know these two Channels as exhibited in my Map; the South I am more particularly acquainted with, and as to the North, I never passed through it, and the information conveyed in my Map of the Channel is from former Maps of that part as relates to the soundings, but actual surveys as relates to the configuration of the Land; I have frequently thought it singular that such a Channel apparently free from impediments, comparatively speaking with those found in the South Channel, should not be better known, and finally more or less practised. I cannot account for this Channel being abandoned and neglected after it had been practised by the French, previous to one thousand seven hundred and fifty-nine, and at that period also adopted by the British Fleet. I am fully of opinion that a perfect knowledge acquired of that Channel would not only be of a great utility for the purpose of navigation, but might carry with it results which might prove of the highest importance to the Commercial Community and to the Country at large; I cannot say why the Authorities do not examine Pilots relative to that Channel, but am fully aware of the importance it would be to navigation, that the Pilots of the River should be examined in respect to a perfect knowledge of both these Channels.

Q. What means would you advise for imparting to the Pilots accurate knowledge, of those Passages in the readiest manner?

A. By a correct nautical Survey of that part of the River, and by the Pilots being acquainted with that Channel, and being only entitled to the Licences as Pilots, after having undergone an examination as to their perfect knowledge of both those Channels.

Q. Do you know the Maritime Chart of Mr. *John Lambly*, and do you think it accurate?

A. I do—and as far as relates to the soundings, bearings, position of Shoals, and general course of the South Channel, I believe it to be correct—but not as to the configuration of the Land on both sides of the *Saint Lawrence*, and shape of the Islands. Considering the distance between the extremity of the *Island of Orleans* to *Malbaie*, the extreme Breadth of the River *Saint Lawrence*, the necessity of laying down with mathematical precision, the position of the Shoals, Islands, Reefs of Rocks, course of the Channel, Depth of Water, and in fact all that can tend to construct a correct Map of that part of the River for nautical purposes, I should conceive that three hundred and fifty Pounds, would cover the expence of such a Survey, comprising three Copies of the Report, Plan and Field Notes; and although the South Channel would not be the object of the Survey, yet the position of most of the Islands would have to be taken and minutely ascertained in the course of the actual Survey, the more so from the comparative exhibit you wish to have of the soundings in both Channels, and of the consequent observations and remarks which must accompany so important a Report in relation to the propriety of adopting the one Channel in preference to the other or of using both.

Thursday,

## RAPPORT ET TEMOIGNAGE SUR LES CANAUX DU ST. LAURENT.

Les Pilotes eux-mêmes m'ont dit qu'ils avoient été heureux que le tems se fut modéré. Entre autres naufrages qui ont eu lieu dans ce passage, je me rappelle celui d'un gros bâtiment conduit par un nommé *Godebout*, il y a sept ans; ce naufrage n'auroit pas eu lieu s'il l'eût connu, et tous les Pilotes devroient le connoître, car malgré leur habileté ils peuvent s'y trouver engagés. Le chenal du nord, que je connois bien, est plus profond que celui du sud; la traverse vis-à-vis du *Cap Tourmente* y est sûre et peut permettre le passage des plus gros vaisseaux. Depuis le *Cap Maillard* au *Cap Tourmente*, les mouillages sont bien bons; celui qu'on appelle *la Prairie* à l'*Ile aux Coudres*, est le meilleur depuis le *Bic* jusqu'à *Québec*; on peut y échouer un bâtiment pour le faire radouber; je l'ai fait moi-même. Le brick *Hen*, qui étoit échoué sur l'*Ile Rouge*, et avoit enduré beaucoup de dommages, est venu sous ma direction à l'*Ile aux Coudres* pour se faire radouber, et ce n'a été que faute d'ouvriers pour le faire, qu'il a été obligé de remonter jusqu'à *Québec*; un vaisseau qui souffriroit quelques dommages en descendant pourroit se faire réparer à l'*Ile aux Coudres* et continuer son voyage, au lieu que s'il étoit obligé de remonter à *Québec*, il seroit forcé d'y hiverner. Les bâtimens qui ne partent que tard dans l'automne ont bien plus d'avantages à passer par le nord, car ils n'y rencontrent pas les glaces qui se ramassent bien plus dans le chenal du sud; et moi-même, si l'automne j'étois libre de prendre l'un ou l'autre chenal lorsque j'ai un bâtiment à conduire, je préférerois celui du nord. Depuis le *Po-à-l'Eau-de-vie* jusqu'à l'*Ile aux Grues* il n'y a de bon havre contre les gros vents que *la Prairie* à l'*Ile aux Coudres*, et tous les Pilotes devroient le connoître.

Le Lieutenant-Colonel *Bouchette*, a été appelé et a dit:—Ma Carte du *Bas-Canada* a été préparée, dressée et compilée en grande partie d'après des plans, visites et mesurages effectifs, qui se trouvent de record dans mon Bureau, ainsi que de mes propres observations, visites et mesurages partiels. Cette partie de ma carte qui comprend le *Saint Laurent*, depuis *Québec* jusqu'au *Bic*, est une compilation faite et dressée avec soin et attention, d'après les plans les plus récents, et ce avant mil huit cent quatorze. Les sondes ont été prises et marquées en grande partie sur l'information du Capitaine *Lambly*, et de quelques-uns des plus anciens Pilotes de la Rivière; aussi les battures et les diverses directions du chenal. Ce n'est qu'après avoir reçu et pris ces informations que j'ai eu occasion de monter et redescendre le fleuve afin de m'assurer si ces gisemens, directions et sondes, tels que posés sur ma carte étoient corrects, et c'est en descendant le fleuve à bord du vaisseau de Sa Majesté l'*Ajax*, que j'ai pris les vues des divers caps et îles ainsi que démontrés par ma carte: aussi les positions en suivant les diverses routes des chenaux et plus particulièrement celle de la traverse, ce qui joint aux sondes prises en descendant le fleuve m'a finalement convaincu que cette partie de ma carte étoit parfaitement correcte, en autant qu'elle a rapport au chenal du sud; mais je n'ai pas eu occasion de pouvoir vérifier aucune partie du chenal du nord. Je sais parfaitement bien qu'il existe deux chenaux tels que démontrés par ma carte. Je connois bien le chenal du sud, mais je n'ai pas par celui du nord, et l'information donniée par ma carte de ce chenal n'est fondée, surtout par rapport aux sondes, que sur d'anciennes cartes, mais la configuration des terres est prise d'après des plans effectifs.

J'ai plusieurs fois trouvé surprenant qu'un semblable chenal qui en apparence n'offre aucun obstacle ou danger, comparé avec ceux que l'on rencontre en suivant le chenal du sud, ne soit pas mieux connu et ne soit pas plus fréquenté.

Je ne puis concevoir pourquoi il a été abandonné et entièrement négligé, après avoir été fréquenté et suivi par les Français avant mil sept cent quarante-neuf, et à ce même période par la flotte Anglaise. Je suis vraiment d'opinion qu'une connoissance parfaite de ce chenal seroit non seulement de grande utilité à l'amélioration de la navigation, mais qu'il en résulteroit de grands avantages à la branche commerciale et au pays en général.

Je ne puis dire pourquoi on n'examine pas les pilotes relativement au chenal du nord; je suis cependant convaincu qu'il seroit de la plus grande importance pour la navigation qu'ils fussent examinés sur la connoissance parfaite des deux chenaux.

Q. Quels moyens aviseriez-vous pour que les pilotes connussent avec certitude et fussent le plus promptement au fait de ces passages?

R. Par le moyen d'une carte maritime correcte de cette partie de la rivière, en obligeant les pilotes à en prendre connoissance, et en ne leur accordant leur licence que lorsqu'ils auroient été examinés sur la connoissance des deux chenaux.

Q. Connoissez-vous la carte maritime de Mr. *John Lambly*, et la croyez-vous correcte?

R. Je la connois, et en autant qu'elle a rapport aux sondes, battures et diverses directions du chenal du sud, je la crois correcte, mais quant à la configuration des terres des deux côtés du fleuve Saint Laurent, et à celle des îles, je ne la crois pas correcte.

J'ai lieu de croire que prenant en considération la distance entre la partie basse de l'*Ile d'Orléans* et la *Malbaie*, l'extrême largeur du fleuve *Saint Laurent*, la nécessité de fixer avec précision et d'après des démonstrations mathématiques la position des grèves, îles, chaînes de roches, la direction du chenal, la profondeur des eaux; et en un mot tout ce qui peut tendre à préparer et dresser une carte correcte de cette partie du fleuve qui a rapport à des objets maritimes, une somme de trois cent cinquante louis, seroit suffisante et couvrirait les frais d'une semblable visite, y comprises trois copies de rapports, plans et notes; et quoique la visite en question n'eût aucun rapport avec le chenal du sud, néanmoins il deviendroit nécessaire de se procurer, dans le cours de cette visite, une connoissance parfaite de presque toutes les îles, surtout d'après la démonstration comparative qu'on pourroit obtenir de sondes de ces deux divers chenaux, et des observations et remarques qui doivent venir au soutien d'un rapport aussi important, et qui finalement doit décider le quel de préférence à l'autre l'on doit adopter, ou si l'on doit faire usage des deux.



## REPORT AND EVIDENCE ON THE CHANNELS OF THE ST. LAWRENCE, &amp;c.

Thursday 11th December 1828.

PRESENT :—Messrs. *Laterrière, Fortin et Christie.*Mr. *Laterrière* in the Chair.

*François Cloutier*, of the Parish of *Sainte Anne*, Inn-keeper, examined and answers; I know the Channel between the *Côte de Beaupré*, and the *Island of Orleans*; I believe some benefit would result from its being better known to the Pilots, particularly with respect to the Ice in the Autumn; I know of no other reason why it should not be generally frequented, than that it is comparatively narrow in some places, and that there are shoals which cross each other; A little below the upper end of the *Island of Orleans*, there is a sand Bank which runs about half a league from *Beaupré*, leaving only a Channel of about fifteen acres wide; There is another Shoal which runs from the *Island of Orleans*, and stretches about half a league immediately below the River *Montmorenci*; These two Shoals cross each other about twelve or fifteen Acres; at the end of this Shoal which is generally called the *Batture du Pavillon*, the Channel is only about five Acres wide, for the space of about ten or twelve Acres; Thence the Channel is pretty regular as far as the *Islets du Chateau Riché*; These Islets divide the Channel into two; that on the North is almost impassable, that on the South is good and is about twelve Acres wide; the least depth of water when the tide is out is about five fathoms.

The *Sainte Famille* Shoal stretches about a quarter of a league from the shore, whence the Channel is good as far down as the Church of *Sainte Anne*, where there is a shoal which runs about thirty-six arpents, leaving also a good channel on the north; thence as far as the river *Ste. Anne*, there is only about five fathoms of water, and afterwards below the lower end of the Island, the currents form a sand Bank which stretches about a league and a quarter, leaving in the North Channel about six or eight fathoms of water; This Channel can only be occasionally used, for in some parts it is so narrow that it would be impossible to tack a ship in it:—Last Spring I took up a Ship drawing fifteen feet water by this Channel, and having a leading wind, I experienced no difficulty; the Anchorage is every where good.

*Henry Bayfield*, Esquire, Commander in His Majesty's Navy, employed surveying the *Saint Lawrence*, appeared and answered as follows.

Q. What is your name and what rank do you hold in His Majesty's Service?

A. My name is *Henry W. Bayfield*, and I hold the Rank of Commander in His Majesty's Navy.

Q. Are you not commissioned by the Navy Board of England, to sound and explore all the navigable part of the River *Saint Lawrence*, and to make an Hydrographical Chart thereof?

A. I am employed by the Lords Commissioners of the Admiralty to survey the River *Saint Lawrence*, from *Montreal* to the *Island of Anticosti*; and to construct such Charts and Plans of the said River, as I may judge necessary for the purposes of shewing the various dangers of the navigation, &c.

Q. Have you not in the course of last Summer sounded and made a Chart of that part of the said River, and of the different Channels between the Islands and Shoals (*Battures*) lying between the port of *Quebec* and *Goose Island*?

A. I have during last Summer surveyed and sounded that part of the River which is included between the City of *Quebec* and *L'Isle aux Coudres*—I have examined all the Shoals and Channels in that part, with the aid of my assistant officers, and I have also visited many other parts of the River.

Q. Will you inform the Committee, whether your observations tend to confirm the opinion that the Channel on the North side of the River, from the lower end of the *Island of Orleans*, to the *Ile aux Coudres*, would be preferable to that now used, and that it would tend to the improvement of the navigation of the River, if all Pilots were by Law bound to know and become acquainted with the said North Channel?

A. The North and South Channels of the *Saint Lawrence*, in the part above mentioned, and alluded to in this question, have each their advantages and disadvantages. The principal advantage which the South Channel possesses is that the Tides are not strong as in the North Channel, excepting in and near the Traverse, so that a vessel can anchor immediately wherever she may happen to be (excepting in the Traverse) in the event of a calm or change of tide rendering that measure necessary. But there is not so great a difference between the two Channels in this respect, as has been generally supposed; for vessels may also anchor in most parts of the North Channel, and the Tides are in a few parts of it stronger than in some parts of the South Channel near the Traverse, where vessels frequently anchor to wait for a change of Tide; The South Channel possesses a valuable anchorage at *Crane Island*; Its disadvantages are the dangerous pass of the Traverse, and the Shoalness of the Water, to the Southward of *Beaujeu's Bank* off *Crane Island*; Here a large Ship could not pass at certain times of the tide—I am aware that there is a deeper Channel between this Shoal and *Crane Island*, but it is too narrow for a vessel to beat through. The *Avignon Rock* to the Southward of the *Stone Pillar*, is very dangerous to a vessel beating in a dark night. The advantages of the North Channel are as follows:—Its entrance between *L'Isle aux Coudres*, and the main land is not nearly so dangerous as the Traverse, and there is good Roadstead at *Laprairie*, on the North side of *L'Isle aux Coudres*, at its commencement, where a vessel may safely ride in all winds. There is also good shelter from the North-east gales to the Westward of the Island; This Channel is perfectly straight, requiring no change of course and entirely free from detached Shoals all the way from *L'Isle aux Coudres*, to the old Traverse off *Cap. Tourmente*; This old Traverse passes between

sands

## RAPPORT ET TEMOIGNAGE SUR LES CANAUX DU ST. LAURENT, &amp;c.

Jeudi, 11 Décembre 1828.

PRESENS :—Messrs. *Laterrière, Fortin et Christie.*Mr. *Laterrière* au Fauteuil.

*François Loutier*, de la Paroisse *Ste. Anne*, aubergiste, ayant été examiné, répond; Je connois le canal entre la *Côte-de-Beaupré*, et l'*Ile-d'Orléans*. Je crois que si les Pilotes le connoissoient, il en résulteroit beaucoup d'avantage, surtout par rapport à la glace pendant l'Automne. Je ne vois, à ce qu'il ne soit pas généralement fréquenté, d'autre raison que le peu de largeur qu'il a en quelques endroits, et qu'il s'y trouve des basses qui se croisent. Un peu au dessous de l'extrémité supérieure de l'*Ile d'Orléans*, il y a un banc de sable qui court environ une demi-lieue de *Beauport*, et qui ne laisse qu'un canal d'environ quinze acres de large. Il y a une autre basse qui court de l'*Ile d'Orléans*, et qui avance environ une demi-lieue immédiatement au dessous de la Rivière *Montmorenci*. En cet endroit les deux basses se croisent d'environ douze à quinze acres. A l'extrémité de ce dernier banc, appelé communément la *Batture aux Pavillon*, le canal n'a qu'environ cinq acres de largeur, dans l'étendue d'environ dix à douze acres. De là jusqu'aux *Ilets au Château-Richer*, le canal est assez régulier; ces *Ilets* divisent le canal en deux, celui du nord est presque innavigable, celui du sud est bon, et est d'environ douze acres de large, et la moindre profondeur de l'eau, à marée basse, est d'environ cinq brasses.

La batture de la *Ste. Famille* s'étend environ à un quart de lieue du rivage, et à cet endroit le canal est bon jusqu'à l'église de *Ste. Anne*, où il se trouve une basse qui court environ trente six arpens, laissant aussi au nord un bon canal; à aller jusqu'à la rivière *Ste. Anne*, il n'y a qu'environ cinq brasses d'eau et ensuite le courant forme au dessous de l'extrémité inférieure de l'*Isle*, un banc de sable qui s'avance environ une lieue et un quart, laissant dans le canal du nord environ six à huit brasses d'eau. On ne peut se servir du canal que par occasion, car en quelques endroits il est si resserré, qu'il seroit impossible aux vaisseaux d'y avoir leur évitée. Le printemps dernier j'ai monté par ce canal un vaisseau qui tiroit quinze pieds d'eau, et ayant vent en poupe je ne rencontrais aucune difficulté. Le mouillage y est bon partout.

*Henry Wm. Bayfield*, Ecuyer, Commandant dans la Marine de Sa Majesté, et qui a été employé à l'exploration du *Saint Laurent*, comparut et répondit comme suit :

Q. Quel est votre nom, et quel rang tenez-vous dans le service de Sa Majesté ?

R. Je me nomme *Henry Wm. Bayfield*, et je tiens le grade de Commandant dans la Marine de Sa Majesté.

Q. Le Bureau de la Marine ne vous a-t-il pas commis pour sonder et explorer tous les endroits navigables du fleuve *Saint Laurent*, et pour en faire une Carte hydrographique ?

R. Je suis employé par les Lords Commissaires de l'Amirauté à explorer le fleuve *Saint Laurent*, depuis *Montréal* jusqu'à l'*Ile d'Anticosti*, et de dresser telles cartes et tels plans du dit fleuve que je pourrai juger nécessaires, pour montrer les divers dangers de la navigation.

Q. N'avez-vous pas dans le cours de l'été dernier sondé la partie du dit fleuve et les différens canaux qui se trouvent entre les Isles et les battures situées entre le port de *Québec* et l'*Ile aux Oies*, et n'en avez-vous pas dressé une carte ?

R. J'ai exploré et sondé pendant l'été dernier cette partie du fleuve qui se trouve comprise entre *Québec* et l'*Isle aux Coudres*. J'ai examiné toutes les basses, tous les canaux qui sont en ces endroits, avec l'aide des officiers qui m'assistèrent, et j'ai aussi visité plusieurs autres parties du fleuve.

Q. Voudriez-vous informer le Comité si vos informations et les observations que vous avez faites tendent à confirmer l'opinion de ceux qui prétendent que le nord, depuis l'extrémité inférieure de l'*Ile d'Orléans*, à aller jusqu'à l'*Isle aux Coudres*, est préférable à celui par où l'on passe aujourd'hui; et qu'il tendroit à l'amélioration de la navigation du fleuve d'obliger tous les Pilotes à connoître le canal du nord ?

R. Le canal du nord, aussi bien que celui du sud, a dans la partie en question, ses avantages et ses désavantages. Le principal avantage que le canal du sud ait sur celui du nord, c'est que les marées n'y sont pas aussi fortes, excepté dans la traversé et auprès, de sorte qu'excepté l'endroit de la traversé les vaisseaux peuvent toujours mouiller partout où ils se trouvent, si cela devient nécessaire par le calme ou par le changement de la marée. Mais il n'y a pas, entre les deux canaux, autant de différence, à cet égard, pour les vaisseaux, qu'on l'a généralement supposé, car ils peuvent aussi jeter l'ancre presque partout dans le canal du nord, et les marées y sont en quelques endroits plus fortes qu'en certaines parties du canal du sud près de la traversé, où les vaisseaux mouillent généralement en attendant le changement de la marée. Le canal du sud contient un mouillage excellent à l'*Ile aux Grues*. Les désavantages qu'il a sont le passage dangereux de la traversé et le peu de profondeur de l'eau au sud du banc de *Beauport* à la hauteur de l'*Isle aux Grues*. Un gros vaisseau ne pourroit passer en cet endroit à certains tems de la marée. Je sais qu'il y a entre ce banc et l'*Isle aux Grues* un canal plus profond, mais il est trop étroit pour louver.

La Roche d'*Avignon* au sud du pilier de pierre est bien dangereuse pour les vaisseaux qui louveroient pendant une nuit sombre.

Les avantages du canal du nord sont ceux qui suivent. L'entrée entre l'*Ile aux Coudres* et la terre ferme n'en est pas aussi dangereuse jusqu'à la traversé, et à la *Prairie* du côté septentrionale de l'*Ile aux Coudres* et à l'extrémité de cette île il y a un excellent mouillage où les vaisseaux peuvent jeter l'ancre de tous les vents. Il y a aussi à l'extrémité occidentale de l'île un abri sûr contre les vents du nord-est. Le canal depuis l'*Isle aux Coudres* jusqu'à l'ancienne traversé à la hauteur du *Cap Tourmente* est parfaitement droit, ce qui ne demande aucun changement de course, et dans toute cette distance est libre de basses détachées. Cette ancienne traversé passe entre des bancs de sable, et seroit parfaitement sûre si l'on y mettoit une bouée, comme on l'a fait pour la traversé du canal du sud. Dans cette ancienne traversé la marée n'est pas bien forte, le fond est bon, et conséquemment les vaisseaux y pourroient jeter l'ancre si le calme survenoit;

## REPORT AND EVIDENCE ON THE CHANNELS OF THE ST. LAWRENCE, &amp;c.

sands which dry at low water, and would be perfectly safe if it were buoyed as the Traverse of the South Channel now is; The Tide in this old Traverse is not very strong, the ground is good, and consequently a vessel might anchor, if becalmed in the Channel itself, which is impossible in the Traverse of the South Channel, both on Account of the nature of the bottom and the strength of the Tide. This Traverse would be unquestionably less dangerous in every respect, than the Traverse of the South Channel, if it were buoyed in the same manner. The principal disadvantage in the North Channel is the great depth of Water in the Channel immediately between *L'Île aux Coudres*, and the main land, and the great rapidity of the Tides in the same part. The former circumstance would render it extremely difficult for a vessel to be held by her anchors if suddenly becalmed, and if she were becalmed in a certain position just about *Saint Paul's Bay*, with the Ebb Tide running, she would run great risk of being set ashore, but an experienced Pilot would be aware of this circumstance, and would never attempt to run through between *L'Île aux Coudres*, and the main land with the Ebb Tide running, when there appeared any chance of its falling calm; I may here just as well remark that there is the same danger of being becalmed near the Traverse of the South Channel, as in the part just before mentioned; so that the Channels are not far from equal in this respect. Having thus stated the advantages and disadvantages of each Channel, I shall give it as my opinion that these two Channels are equally good; the one will be preferred by a navigator equally acquainted with both under some circumstances, and the other under contrary circumstances of winds, weather, season of the year &c.; consequently there must be a great advantage in having two Channels instead of one, and therefore there cannot be a doubt that it would tend to improve the navigation of the River, if the Pilots were by Law bound to make themselves equally acquainted with both Channels, and indeed with every part of the River, as is the case in other Countries.

Q. Have you not in the course of your researches discovered an eligible Channel between the *Isle aux Coudres*, and *la Batture-aux-Loup-Marins*, (Seal Shoal) of which former Hydrographers had made no mention, and would it be essential that all Pilots should be acquainted with the said Channel?

A. In the course of our researches last Summer, we discovered a third Channel which has never before been noticed. It is not so good as either of the others, but ought to be well known. The western entrances of this Channel are between the Islands to the Westward of *Crane Island*; the principal entrance being between *Isle aux Raux* and *Grosse Isle*, the whole of which have been represented as impassible from Shoal Water in the most recently published Chart of the River; passing to the northward of *Crane* and *Goose Islands* &c. this Channel is divided into two Branches by *Batture aux Loup-Marins*, the one branch passing to the Southward of those Shoals and between them and the *Pillars*, joins the South Channel passing like it, through and out between the Buoys of the Traverse—This Channel between the *Pillars* and *la Batture aux Loup-Marins* is narrow and dangerous, but the other Branch which passes to the Northward of the *Batture aux Loups Marins*, and between them and *L'Île aux Coudres* is a wide Channel, and has the advantage of avoiding the Traverse entirely; but on the other hand, I do not think that it has more than three fathoms of water at low water during Spring Tides, in one part and for a short distance between the *Seal Reefs* (*la Batture aux Loups Marins*) and *L'Île aux Coudres*, the bottom in this Channel is good for anchoring and the Tides not so strong as in the other Channels, but it possesses no good Roadstead, and there are many Shoals. As the North and South Channels are superior to this middle Channel, I do not recommend it for general use, but as vessels have in North-easterly gales, and thick weather been frequently driven up between the *Seal Reefs* and the *Pillars*, and also between the *Seal Reefs* and *Coudres*, and in all probability will frequently be so again, I am decidedly of opinion that the Pilots should become acquainted with this Channel, also in order that they may be able to extricate a vessel so situated.

Q. Do you know whether the North Channel would not be for many reasons less dangerous than that on the South side, on account of the height of the shore, and the excellent anchoring places there found, and will you favor the Committee with your opinion of the comparative advantages and merits of the two Channels?

A. I think the dangers of the North and South Channels about equal. The anchorage at *L'Île aux Coudres*, is a great advantage to the North Channel.—The short distance to which the Shoal Water extends off the North coast, is also an advantage, and so may be also the height of that coast in some respects, but on the other hand its mountainous character causes heavy squalls, in North-west winds, which however occur very seldom during the months of September and October, in which we were there and in which also that wind is most frequent; The wind in nine days out of ten is neither directly up or down, the River.

The remainder of this Question has been noticed in the answer to question 4.

Q. Are you not of opinion that the Harbour of *Île aux Coudres* (where nature has already formed a beautiful Basin) might with advantage serve as a dépôt, for all the materials necessary for caulking and repairing vessels particularly in the Autumn when the dangers and difficulties to be apprehended by vessels starting from *Quebec*, could not be dreaded by those sailing from the *Île aux Coudres*?

A. In the Channel between *L'Île aux Coudres*, and the North coast the water is too deep and the tide too rapid for vessels conveniently to anchor, but there is a small bay at *Laprairie*, on the North side of *L'Île aux Coudres*, where vessels may safely anchor in all winds, out of the strength of the tide, and in a moderate depth of water. They must anchor near the shore, but the ground is excellent, and there is seldom or never any Sea, which can affect a vessel; I am of opinion that if a Pier were constructed here, that this place would form an excellent situation as a dépôt for caulking, repairing and loading vessels, particularly late in the Autumn, and that vessels might sail with greater safety, and later in the season from this place than from *Quebec*, as they would by so doing have fifty miles less of the most dangerous part of the River, to pass through than those from the later place; For instance all those vessels which

## RAPPORT ET TEMOIGNAGE SUR LES CANAUX DU ST. LAURENT, &amp;c.

survenoit ; et c'est ce qu'il est impossible de faire dans la nouvelle traverse, ou celle du canal du sud, à cause de la nature du fond et de la rapidité du courant. Il est hors de doute que cette traverse ne fut, sous tous les rapports, moins dangereuse que celle du canal du sud, si l'on y mettoit des bouées de la même manière. Le principal désavantage du canal du nord est la grande profondeur de l'eau qu'il y a entre l'*Isle aux Coudres* et la terre ferme, et la rapidité considérable du courant dans le même endroit. La première circonstance le rendroit extrêmement difficile pour un vaisseau de tenir à l'ancre, s'il survenoit un calme subit, et si ce calme le surprenoit dans une certaine position, un peu au-dessus de la *Baie St. Paul*, avec le reflux de la mer, il courroit risque d'être poussé à terre ; mais un pilote expérimenté connoissant cela, ne s'embarqueroit jamais entre l'*Isle aux Coudres* et la terre ferme, lorsqu'il y auroit apparence de calme et que la mer seroit dans son reflux. Je dois ici remarquer qu'il y a le même danger à craindre près de la traverse du sud, de sorte que sous ce rapport les deux canaux se trouvent à peu près sur le même pied. Ayant ainsi donné les avantages et désavantages de chacun des deux canaux, je présenterai comme mon opinion que tous les deux sont également bons. Certaines circonstances de vents, de tems, de saison, &c. feront préférer l'un, tandis que sous des circonstances opposées, le navigateur, qui connoitra bien les deux canaux, préférera l'autre. Ainsi ce doit être un grand avantage que d'avoir deux canaux au lieu d'un seul, et conséquemment il ne peut y avoir de doute que cela tendroit à améliorer la navigation du *St. Laurent*, que d'obliger les pilotes de s'instruire également des deux canaux, et même de toutes les parties du fleuve, comme c'est le cas dans des autres pays.

Q. Dans le cours de vos recherches, n'avez-vous pas découvert un bon canal entre l'*Isle aux Coudres* et la *Batture aux Loups Marins*, duquel canal les hydrographes précédens n'ont fait aucune mention, et ne seroit-il pas essentiel que tous les pilotes connussent le dit canal ?

R. L'été dernier, dans le cours de nos recherches, nous avons découvert un troisième canal, qu'on n'a jamais aperçu auparavant. Il n'est pas aussi bon que les deux autres, mais on devroit le bien connoître. Les entrées de ce canal, à l'ouest, sont entre les Isles à l'ouest de l'*Isle aux Grues*. La principale entrée se trouve entre l'*Isle aux Reaux*, et la *Grosse Isle* ; et toutes ont été représentées comme innavigables dans les Cartes du fleuve, récemment publiées. En passant au nord de l'*Isle aux Grues* et de l'*Isle aux Oies*, &c. ce canal est divisé en deux branches, passe au sud de ces battures et entre elles et des piliers et tombe dans le canal du sud, et comme lui passe entre les bouées de la traverse. Ce canal entre les piliers, et la *Batture aux Loups Marins*, est étroit et dangereux, mais l'autre branche qui passe au nord de la *Batture aux Loups Marins*, et entre elle et l'*Isle aux Coudres*, est un large canal, et donne l'avantage d'éviter entièrement la traverse ; mais d'un autre côté, je ne crois pas qu'il ait plus de trois brasses de profondeur dans les eaux basses du printemps, cela dans un petit intervalle entre la *Batture aux Loups Marins* et l'*Isle aux Coudres*. Il y a dans ce canal un bon fond pour le mouillage, et le courant n'y est pas aussi fort que dans les autres canaux, mais il n'y a pas de bonne rade, et il s'y trouve beaucoup de basses. Comme le canal du nord et celui du sud sont supérieurs à un canal mitoyen, je ne recommande pas qu'on en fasse un usage général, mais les vaisseaux pendant les tems de brouillard et par les vents du nord-est ayant souvent été poussés entre la *Batture aux Loups Marins* et les piliers, et même entre la *Batture aux Loups Marins* et l'*Isle aux Coudres*, et cela pouvant encore arriver fréquemment, je suis décidé d'avis que les Pilotes devroient connoître aussi ce canal, afin qu'ils puissent être en état de retirer les vaisseaux qui se trouveroient ainsi situés.

Q. Savez-vous si le canal du nord ne seroit pas, pour plusieurs raisons, moins dangereux que celui du sud, vu la hauteur du rivage et les bons mouillages qu'on y rencontre, et voudriez-vous faire part au Comité de votre opinion sur les mérites et avantages comparatifs des deux canaux ?

R. Je crois qu'on rencontre les mêmes dangers dans le canal du nord et dans celui du sud. Le mouillage de l'*Isle aux Coudres*, est un grand avantage pour le canal du nord. Un autre avantage c'est le peu de distance que s'étendent les battures de la Côte du nord ; mais sous un autre rapport, la nature montagneuse de cette partie du pays cause de fortes bourrasques pendant les vents du nord-ouest, qui cependant sont peu fréquens dans les mois de Septembre et d'Octobre, pendant lesquels nous étions en ces endroits, et c'est aussi le tems où ces vents sont le plus fréquens, neuf jours sur dix les vents soufflent directement en montant ou descendant le fleuve. Le reste de cette question a été répondu dans la réponse à la quatrième Question.

Q. N'êtes vous pas d'opinion que le havre de l'*Isle aux Coudres*, où la nature a déjà formé un superbe bassin, pourroit servir avec avantage, d'un lieu de dépôt pour tous les matériaux nécessaires pour calfater et réparer les vaisseaux, particulièrement pendant l'automne, dans un tems où les vaisseaux qui partiroient de l'*Isle aux Coudres* n'auroient pas à craindre les dangers ni les difficultés de ceux qui partent de Québec.

R. Dans le canal entre l'*Isle aux Coudres* et la Côte du nord, l'eau est trop profonde et le courant trop fort pour que les vaisseaux y mouillent commodément, mais à *Laprairie* au côté septentrional de l'*Isle aux Coudres*, il y a une *Petite Baie*, où les vaisseaux peuvent se mettre à l'abri de tous les vents, hors du courant et à une profondeur d'eau modérée. Ils doivent mouiller près du rivage, mais le terrain est bon, et il n'y a jamais ou rarement aucune mer pour nuire aux vaisseaux. Je suis d'avis que si on faisoit une mole en cet endroit, ce seroit une situation excellente pour un dépôt, où l'on pourroit calfater, réparer et même charger les vaisseaux, surtout tard dans l'automne, et que les vaisseaux en pourroient partir plus sûrement et plus tard que de Québec, vu qu'ils auroient à faire cinquante miles de moins de la partie la plus dangereuse du fleuve. Par exemple, tous les vaisseaux qui l'automne dernier ont été pris dans la glace entre Québec et la Traverse, seroient très probablement arrivés à la mer s'ils eussent fait voile de l'*Isle aux Coudres*.

Q. Si la rade de l'*Isle aux Coudres* étoit mieux connue, ne seroit-ce pas le mouillage le plus à l'abri des

## REPORT AND EVIDENCE ON THE CHANNELS OF THE ST. LAWRENCE, &amp;c.

were detained in the Ice between *Quebec* and the *Traverse* last Autumn, would in all probability have safely got to sea, had they sailed from *Ile aux Coudres*.

Q. If the Harbour of *Ile aux Coudres*, were better known, would it not be the anchoring place best sheltered (Roadstead) from the most violent and dangerous winds to which vessels are exposed, to be found between *Quebec* and *Hare Island*?

A. *Laprairie Bay*, on the North side of *Coudres*, is the best sheltered of any Roadstead between *Quebec* and *Hare Island*, but the space in which large vessels can anchor is small—I think that not more than ten large vessels could ride at anchor there at the same time, but until our Charts are constructed I cannot speak positively as to the exact number.

Q. Do you think that vessels might sail with safety later in the season by taking the North Channel than by the South, and will you favor the Committee with the reasons on which your opinion is founded?

A. I am of opinion that vessels might in general sail later in this season by taking the North Channel instead of the South, because the testimony of many of the Inhabitants whom I have questioned, went to assure me that the North Channel remains for weeks in the Autumn clear of Ice after the South Channel has been completely filled by it; That this report of the Inhabitants is correct, I have no doubt, as the Shoals on which Ice is first formed are less extensive in the North than in the South Channel, and at the season of Ice Northerly winds prevail much more than those from the opposite direction so that the Ice is driven to the Southward.

Q. By what means do you think that Pilots might become acquainted with these several new Channels in the shortest time, and what time would it take them to become so acquainted? Do you know any thing else which may tend to throw light on this important subject, and could you not in a very short time prepare a Chart of this part of the River for the instruction of navigators and Pilots? What might be the probable cost of such a Chart? Do you think Captain *Lambly's* Chart correct? Do you know whether the North Channel has ever been used and when? Do you know for what reason it has been abandoned?

A. I think the best means to render the Pilots acquainted with the North and middle Channels, would be, to cause a certain number of them at a time, to sound completely the Channels in question in a small schooner and select the necessary leading marks &c.; as soon as this certain number have become completely acquainted they should be succeeded by others until the whole shall have become sufficiently qualified—Something of this sort is done on the coast of *England*, where the Pilots are from time to time obliged to sound, but how this matter is regulated I am not acquainted—I think two months well employed and in the finest season of the year, would answer for each party of Pilots so employed, but the River will never be safely navigated until accurate Charts are made of it. To ensure that the future Pilots should be duly qualified, I think that no Prentice Pilot should obtain a Branch who upon examination shall not be found qualified to take a ship through every practicable Channel in the River—It would take a whole summer's labour for three proper qualified persons to survey and sound the River from *Quebec* to the East end of the *Ile aux Coudres*, on the one side, and the *Traverse* inclusive on the other, and it would require the whole following winter to construct the necessary Charts of it when done, that is supposing it to be done accurately, completely and on a sufficiently large scale—My Chart of the whole of the Channels in the part mentioned will not be completed before next summer; as they become finished they will be transmitted to the Admiralty, where they will be engraved, and in all probability published—I have no doubt that a representation from this Country, stating how much these Charts are wanted would hasten their publication, and render them in consequence available for general use at an earlier period than otherwise—I do not know what would be the cost of such a Chart when published, but it cannot be great—I have nothing to do with the publication or sale of the Charts which I construct—As an officer employed in a peculiar and scientific branch of my profession, I have no other interest in the result, excepting that which may arise from the faithful discharge of my duty, in a manner which may be deemed creditable to the service to which I belong, and useful to the public—It is with the view of materially benefiting the commerce of *Great Britain* and the *Canadas*, by the improvement of the navigation of the *St. Lawrence*, that the expence of these surveys has been incurred by the Admiralty—Mr. *Lambly's* Charts are incorrect in every respect, excepting the soundings of the South Channel and leading marks to avoid the dangers therein—His directions are good as far as they go, and I am, of opinion that he deserves great credit for having done so much as he has, when I consider that he has never possessed the necessary Instruments—The North Channel was always used by the French, and Admiral *Saunders' Fleet* in which were line of Battle Ships passed up by the North Channel, and through the old *Traverse* at the foot of the *Island of Orleans*,—I do not know for what reason this Channel has been abandoned—I have not yet examined the River below the *Isle aux Coudres*.

## RAPPORT ET TEMOIGNAGE SUR LES CANAUX DU ST. LAURENT, &amp;c.

des vents violens et dangereux aux quels les vaisseaux sont exposés, qu'on puisse rencontrer entre Québec et l'Isle aux Lièvres.

R. La baie de la Prairie au nord de l'Isle aux Coudres, est la meilleure rade qui soit entre Québec et l'Isle aux Lièvres, mais l'espace où les gros vaisseaux peuvent mouiller est petit; je ne crois pas qu'il put contenir plus de dix gros vaisseaux à l'ancre en même tems, mais jusqu'à ce que nos cartes soient faites, je ne puis dire là dessus rien de possible.

Q. Croyez-vous qu'en prenant le nord au lieu de celui du sud, les vaisseaux pourroient partir plus tard avec sûreté, et voudriez-vous faire part au Comité des raisons sur lesquelles vous fondez votre opinion?

R. Je suis d'opinion que les vaisseaux pourroient partir plus tard l'automne en passant par le canal du nord plutôt que par celui du sud, parce que le témoignage de plusieurs habitans que j'ai consultés, m'a porté à croire que dans l'automne le canal du nord est libre de glace plusieurs semaines encore après que le canal du sud en a été tout rempli. Je n'ai aucun doute que ce rapport des habitans soit correct, vu que les basses sur lesquelles la glace se forme d'abord sont moins étendues dans le canal du nord que dans celui du sud, et que dans la saison de la glace, les vents du nord règnent plutôt que ceux d'une autre direction, ce qui fait que la glace est poussée au sud.

Q. Quel moyen le plus court auroit, selon vous, les Pilotes pour connoître ces différens nouveaux canaux, et combien de tems leur faudroit-il pour acquérir cette connoissance? Connoissez-vous d'autres moyens qui pourroient jeter de la lumière sur cet important sujet, et ne pourriez-vous pas en très peu de tems dresser une Carte de cette partie du fleuve, pour l'instruction des Navigateurs et des Pilotes? Quelle pourroit-être la dépense probable d'une pareille Carte.—Croyez-vous que la Carte du Capitaine Lambly soit correcte? Savez-vous si jamais l'on a fait usage du canal du nord et quand? Savez-vous pour quelles raisons on l'a abandonné?

R. Je crois que les meilleurs moyens pour faire connoître aux Pilotes les canaux du milieu et celui du nord seroient de faire sonder complètement, par un certain nombre d'entr'eux, les canaux en question, dans une petite goëlette, et de leur faire choisir un certain nombre d'amarques, &c. Lorsque ceux-ci seront suffisamment instruits, on les fera succéder par un certain nombre d'autres, jusqu'à ce que tous soient qualifiés. On fait quelque chose de cette sorte sur les Côtes d'Angleterre, où l'on oblige de tems à autres les Pilotes à sonder, mais comment la chose est réglée et conduite, c'est ce que je ne sais pas. Je crois que deux mois de la plus belle saison ainsi employés suffiroient pour chaque parti de Pilotes, mais on n'aura jamais une navigation sûre dans le fleuve, avant qu'il en soit fait des cartes exactes. Pour s'assurer que les Pilotes à l'avenir seront dûment qualifiés, je crois qu'on ne devoit accorder de licence à aucun apprentif qui lors de son examen ne sera pas trouvé capable de conduire un vaisseau par tous les canaux de la rivière. Il faudroit le travail de tout un été de la part de trois personnes bien capables pour explorer et sonder le fleuve depuis Québec jusqu'à l'extrémité orientale de l'Isle aux Coudres d'un côté, et jusqu'à la traverse inclusivement de l'autre, et il leur faudroit employer tout l'hiver d'ensuite pour construire les cartes nécessaires, lorsque le travail auroit été complété. Je suppose qu'on auroit travaillé avec exactitude, avec perfection, et sur une échelle assez étendue. Mes Cartes de tous les canaux, dans les endroits mentionnés ci-haut, ne seront pas achevées avant l'été prochain. Lorsqu'elles seront finies, elles seront transmises à l'Amirauté, où elles seront gravées, et en toute probabilité publiées. Je ne doute nullement que des représentations de la part de ce pays, faisant voir le grand besoin où on y est de ces cartes n'enhâtassent la publication, et par conséquent ne les missent entre les mains du Public pour son avantage; plutôt qu'il n'arriveroit autrement. Je ne sais combien pourroit coûter une pareille carte, mais cette dépense ne pourroit monter bien haut. Je n'ai rien à faire avec la publication ni la vente des cartes que je construis. Comme officier employé dans une branche particulière et scientifique de ma profession, je n'ai au résultat d'autre intérêt que celui qui peut n'être de l'exécution fidèle de mon devoir, d'une manière qui puisse être honorable au service auquel j'appartiens et utile au public. C'est dans la vue d'avancer le Commerce de la Grande Bretagne et des Canadas, par l'amélioration de la navigation du Saint Laurent, que l'Amirauté a encouru les dépenses de ces explorations. Les Cartes de Mr. Lambly sont incorrectes sous tous les rapports, excepté en ce qui regarde la reconnaissance du canal du sud, et les Amarques pour en éviter les dangers. Les directions sont bonnes en autant qu'elles s'étendent, et je suis d'opinion qu'il a beaucoup de mérite d'avoir fait autant qu'il fait, quand je considère qu'il n'a jamais eu les instrumens nécessaires. Les François passoient toujours par le canal du nord et la flotte de l'Amiral Saunders, dans laquelle il y avoit des vaisseaux de ligne, passa par le canal du nord, et par l'ancienne traverse, au pied de l'Isle d'Orléans. Je ne sais pour qu'elles raisons ce canal a été abandonné. Je n'ai pas encore exploré le fleuve au dessous de l'Isle aux Coudres.

## REPORT AND EVIDENCE ON THE CHANNELS OF THE ST. LAWRENCE, &amp;c.

Thursday 18th December 1826.

PRESENT :—Messrs. *Letourneau, Fortin, Laterrière, Borgia, Neilson and Christie.*Mr. *Laterrière* called to the Chair.

In submitting the information which they have collected, and particularly the testimony of Captain *Bayfield* of the Royal Navy, the Committee are of opinion that in order to navigate with more safety in that part of the River *Saint Lawrence*, which lies between the Harbour of *Quebec* and *Hare Island*, it would be absolutely necessary that the Pilots should know every Channel or Pass into which vessels may happen to run, as well on the North side, and between the *Islets*, as the Channel on the South side of the River, respecting which alone pilots are examined; that from the lower end of the *Island of Orleans* on the North side, as far as *Mal-Baie*, there is a good Channel and several good anchorage grounds, and a very secure Harbour in all weather at *Isles aux Coudres*; that there is another Channel between *Isle aux Coudres* and *la Batture aux Loups-marins*, where vessels are frequently driven in the night by strong winds or drawn by the currents; that it is owing to this want of knowledge which has never been required of Pilots, that Shipwrecks are most commonly attributed and which have happened in the part of the River, where the hopes of the Merchants have frequently been frustrated—Your Committee are of opinion that in order to improve the navigation and enjoy the benefit of these Channels, it would be expedient to authorise the Corporation of the Trinity to Licence upon good and satisfactory proof of capacity, experienced Navigators from the North Shore by allowing them the same rates as are allowed by Law to Pilots, that in order to induce the pilots which are already licenced, to become as speedily as possible acquainted with these several passes, it would be proper to grant them during five years, to commence from the first of May one thousand eight hundred and twenty nine, an additional allowance of five shillings for every foot of water which such vessels might draw, over and above what the Law actually allows for Pilotage by the South Channel; this allowance to be taken from the Revenue of the Province—That no Pilot Prentice be licenced one year after the first May One thousand eight hundred and twenty nine, without having undergone an examination, and having given satisfactory proof of his capacity to pilot vessels in these different Channels.

That it is the opinion of your Committee that, in order to facilitate the Passage of the Traverse, between *Cap Tourmente* and *Isles aux Raux*, that two Buoys be placed there—Your Committee are also of opinion that an instruction be given to the Clerk of this House, that as soon as the Chart which is now preparing for the Admiralty shall have been published, from the scientific survey which has been made by Captain *Bayfield* of that part of the River last Summer, that one hundred Copies thereof be ordered out to be distributed to the Pilots to serve as instructions to mariners and to the officers of the Trinity at *Quebec*.

ORDERED, That the Chairman do leave the Chair and report :

The whole nevertheless humbly submitted,  
(Signed)MARC P. DE SALES LATERRIERE,  
Chairman.

## RAPPORT ET TEMOIGNAGE SUR LES CANAUX DU ST. LAURENT, &amp;c.

Jeudi, 18 Décembre 1828.

PRESENS :—MM. *Létourneau, Laterrière, Neilson, Fortin, Borgia et Christie.*Mr. *Laterrière* au Fauteuil.

Votre Comité en soumettant les informations qu'il a recueillies, et particulièrement le témoignage du Capitaine *Bayfield*, de la Marine Royale, est d'opinion que pour parvenir à une navigation plus heureuse sur le fleuve *Saint Laurent*, depuis le Havre de *Québec* jusqu'à l'*Isle aux Lièvres*, qu'il seroit strictement nécessaire que les Pilotes connussent tous les canaux ou passages par où des bâtimens peuvent s'engager tant au nord qu'entre les Islets, tout aussi bien que le canal au sud du dit fleuve sur lequel seul ils sont examinés.

Que depuis le bas de l'*Isle d'Orléans* jusqu'à la *Malbaie*, par le nord il y a un bon canal et de bons mouillage et un Havre certain contre tous les mauvais tems à l'*Isle aux Coudres*. Qu'il y a un autre canal entre l'*Isle aux Coudres* et la *Batture aux Loups Marins*, où souvent des Bâtimens sont poussés la nuit par de gros vents ou attirés par les courans. Que c'est à ce manque de connoissances, qui n'ont jamais été requises des Pilotes, que peuvent être attribués le plus communément les naufrages qui ont lieu dans cette étendue du fleuve où périt l'espérance du marchand et de ses correspondans.

Votre Comité est d'opinion que pour améliorer la navigation et jouir immédiatement des avantages de ces canaux qu'il seroit convenable d'autoriser la Maison de la Trinité de licencier sur de bonnes et suffisantes preuves de capacité des navigateurs expérimentés de la Côte du nord, en leur accordant le même salaire que prescrit la loi pour les Pilotes. Que pour induire les Pilotes déjà licenciés à se rendre le plus promptement capables de naviguer par ces différens passages, qu'il seroit à propos de leur accorder pendant cinq ans, à dater du premier mai mil huit cent vingt-neuf, une gratification de cinq shelings par pied d'eau que tireroit chaque Bâtiment en sus de ce que la loi leur accorde à présent pour monter et descendre par le chenal du sud ; cette gratification à être prise sur les revenus de la Province.

Qu'aucun Apprentif Pilote ne soit licencié un an après le premier mai mil huit cent vingt-neuf, sans qu'il ait subi son examen et prouvé sa capacité pour piloter des vaisseaux par ces différens canaux.

Que c'est l'opinion de ce Comité que pour faciliter le passage de la traverse entre le *Cap Tourmente* et l'*Isle aux Reaux*, qu'il y soit placé deux bouées.

Votre comité est d'opinion qu'une instruction soit donné au Greffier de cette Chambre, qu'aussitôt que sera publié la Carte maritime que doit faire dresser l'Amirauté en *Angleterre*, d'après l'exploration scientifique qu'a fait le Capitaine *Payfield*, de cette partie de la Rivière, l'été dernier, d'en faire venir cent Copies pour être distribuées aux Pilotes et servir d'instruction aux marins et aux officiers de la Maison de la Trinité à *Québec*.

ORDONNE', Que le Président laisse le Fauteuil et fasse rapport ;

Le tout néanmoins humblement soumis.

(Signé)

M. DE SALES LATERRIERE,  
Président.