

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:

Le titre de la couverture est reliée comme étant la dernière page du livre mais filmée en premier sur la fiche.

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
							/			
	12x		16x		20x		24x		28x	32x

3e Session, 6e Parlement, 23e Victoria, 1860.

RAPPORT

Du Comité chargé de s'enquérir de la cause des désastres éprouvés par les bâtiments et paquebots transportant les passagers du Royaume-Uni et d'ailleurs au Canada, ou aux pays voisins.

Impression ordonnée par L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE, le 18 mai 1860.

Imprimé le 28 mai, 1860.

QUEBEC:

IMPRIMÉ PAR THOMPSON ET CIE., RUE STE. URSULE.

RAPPORT

Du COMITÉ chargé de s'enquérir de la cause des désastres éprouvés par les bâtiments et paquebots transportant les passagers du Royaume-Uni et d'ailleurs au Canada, ou aux pays voisins, en destination pour le Canada, en autant que la chose est possible,—et de faire rapport à la Chambre sur les moyens qui pourront paraître praticables et à propos pour empêcher à l'avenir le retour de telles catastrophes, et pour punir les individus dont la conduite peut avoir été cause de perte de vie, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et archives :—

Le comité, comprenant toute l'importance et la gravité du devoir dont il était chargé, et au fait des considérations de diverses natures qui résultaient de cette enquête, s'est mis à l'œuvre avec tout le soin nécessaire; il a fait venir devant lui pour être interrogée toute personne qui se trouvait à sa portée et supposée posséder assez de connaissances nautiques, et d'expérience dans la navigation pour recommander ses opinions et ses réponses à la considération du comité, et capable aussi de donner au comité les informations nécessaires sur les divers objets du ressort de l'enquête afin de le mettre en état d'en venir à une conclusion déterminée.

Le comité ne pouvait rester indifférent au malaise qui tourmentait l'esprit du public à l'égard des dernières catastrophes qui ont anéanti l'*Indian* et le *Hungarian*, deux paquebots de la ligne canadienne, à des époques si rapprochées l'une de l'autre, et à la perte de vies qui s'en est suivie dans les deux cas; aussi, a-t-il cru de son devoir de faire toutes les recherches possibles afin de découvrir la cause de ces désastres et les prévenir pour l'avenir.

Le fait de la coïncidence du malheur qui a voulu que ces deux bâtiments se perdissent sur les côtes de la Nouvelle Ecosse à peu de distance l'un de l'autre, et dans des circonstances, assez singulières, a paru rendre encore plus nécessaire d'offrir au public, s'il était possible une hypothèse raisonnable sur la cause de ces malheurs. C'est pour cela que votre comité a d'abord donné son attention au naufrage de l'*Indian*. Il doit signaler à votre Honorable Chambre qu'une enquête de cette nature doit nécessairement embrasser une multitude de sujets, et qu'il eût été extrêmement désirable d'avoir eu plus de temps et plus de moyen pour recueillir des renseignements. C'est ainsi qu'il aurait aimé à se procurer copie des dépôts prises en Angleterre dans l'enquête faite sur la conduite du capt. Smith, maître du dit paquebot; et sur sa demande, Son Excellence, le gouverneur-général, s'est adressé le 5 avril dernier, par dépêche aux autorités anglaises, à cet effet, quoiqu'il fût douteux que le comité pût en recevoir la réponse à temps pour la placer dans les témoignages pris, avant que de faire rapport sur le résultat de ses travaux; c'est pourquoi, il a cru plus convenable d'en courir la responsabilité de laisser passer la session sans faire de rapport. -

Le comité n'a aucune raison de douter de la fidélité ou de l'exactitude des témoignages qu'il a reçus. Ce rapport doit être considéré comme reposant uniquement sur ces témoignages, et c'est à ce point de vue qu'on doit se placer pour juger des conclusions qui le terminent.

Les témoins interrogés par le comité disent que les bâtiments du Royaume-Uni en destination pour Portland suivent deux routes; l'une qui va droit au Cape Race pour se mettre en vue de ce promontoire et se diriger de là en droite ligne sur le Cape de Sable en passant au nord de l'Île de Sable; la seconde passe au large du Cap Race et de l'Île de Sable et voit terre près du Cap de Sable, elle part de là en droite ligne pour Portland, comme on le voit sur la carte ci-annexée. Le capitaine Smith, de l'*Indian*, a suivi la première de ces routes au dernier voyage de son paquebot. Dans les temps épais ou brumeux, cette route présente beaucoup de difficultés et exige la plus grande précaution et une

1860
83
OL

COPY

vigilance extrême pour les éviter, surtout dans le voisinage de l'Île au Sable et sur les côtes de la Nouvelle Ecosse. Cependant, ces obstacles ne sont pas insurmontables. Le grand banc de Terre-neuve, d'une étendue de 270 milles du nord au sud, se trouve précisément sur la voie des bâtiments qui adoptent cette route; et il ressort clairement des témoignages unanimes de tous les témoins, qu'un paquebot, sous les ordres d'un capitaine de capacités ordinaires, lors même que celui-ci n'aurait pu s'aider d'observations astronomiques, et qu'il n'aurait éprouvé durant toute sa traversée que des temps brumeux ou épais, ne peut manquer de prendre des sondes à cet endroit. Après y avoir vérifié sa position, il double l'Île de Sable par le nord ou le sud, ayant de bonnes sondes de chaque côté. De là, il se dirige en droite ligne sur le Cap de Sable, ayant soin de prendre le sud et se tenir au large à ce passage dangereux. Du Cap Race au Cap de Sable, la route n'est nullement dangereuse, même en temps épais ou brumeux, pourvu que l'on se tienne constamment dans la voie. Les bancs qui se trouvent entre ces deux points sont plus ou moins grands, et donnent de bonnes sondes après lesquelles on perd fond, ce qui aide à confirmer l'exactitude de celles des bancs et à vérifier la route parcourue; suivant quelques-uns des témoins, la position du vaisseau peut se constater avec autant d'exactitude qu'au moyen d'observations astronomiques en faisant constamment attention à la route. Le banc Le Havre, d'environ 60 milles de long, et coupant sur une ligne oblique la route des bâtiments qui veulent passer le Cap de Sable à une distance d'environ 20 milles, suffit amplement à signaler l'approche de cet endroit dangereux.

Il y a encore un banc à environ 40 milles au sud du cap de Sable, qui indique exactement la distance d'un bâtiment du cap et les récifs qui s'étendent au-delà, et le rend capable de se tenir très au large en le doublant. Ainsi donc, sur toute la distance du cap Race et du cap de Sable, dont les dangers rendent si périlleux les voyages entre l'Europe et Portland, surtout en hiver, et qui ont entraîné récemment des catastrophes si lamentables, il est facile de rendre la navigation suffisamment sûre en se guidant sur ces remarques auxquelles ont recours les marins qui ne peuvent plus prendre d'observations astronomiques, et en se servant des lumières étonnantes que le sein de l'océan semble fournir providentiellement aux marins privés de la lumière du jour.

Les témoins affirment que le temps nécessaire pour faire les sondages sur toute la distance de 560 milles du cap Race au cap de Sable ne retarderait le voyage plus de 2 ou 3 heures. Il y a raison de craindre que le désir d'avancer la traversée de quelques heures n'expose les capitaines de bâtiments à des dangers que la vigilance et la crainte de la responsabilité de leurs actes, au civil et au criminel, devraient toujours empêcher.

Malgré que le capitaine Smith ait été, dit-on, excusé en Angleterre dans l'enquête qu'on y a faite de sa conduite, votre comité est d'opinion qu'il n'est nullement sans reproches, et que la perte de l'*Indian* peut s'attribuer au manque de prudence et de capacité de sa part aussi bien que de celle des officiers.

L'honorable Amos Edwin Botsford, membre du Conseil Législatif du Nouveau Brunswick, passager à bord de l'*Indian*, a été examiné par votre comité sur des questions qui lui ont été transmises. D'après le témoignage de ce monsieur, sur lequel on peut se fier grandement, il paraît "qu'il y a eu manque de connaissances combinées et de consultations entre les officiers du paquebot sur leur position journalière; qu'ils ont continué de marcher à toute vapeur pendant la nuit et lorsqu'ils savaient être près des côtes; qu'il y avait peu de vrais marins à bord, en proportion de tout l'équipage du bâtiment, et parmi ceux qui montaient les chaloupes, plusieurs firent preuve d'un manque total de connaissances. Après que le bâtiment eut touché, malgré que le vent soufflât de terre et qu'il y eut conséquemment peu de mer, tels furent la confusion et le manque de présence d'esprit chez les officiers, les marins et les matelots du vaisseau qui, à l'exception de quelques nobles caractères, se comportèrent de la manière la plus lâche, que sur sept chaloupes, trois seulement purent être mises à l'eau en sûreté; et encore il n'y en avait qu'une qui pût servir jusqu'à midi, lorsqu'une chaloupe à quatre rames se détacha de la côte, aborda le navire et le héla. Quelques minutes après, le capitaine du bâtiment, le commis (purser) et un passager d'entrepont, descendirent dans la chaloupe avec l'intention de gagner terre; cependant, trouvant le vent fort et la mer houleuse, ils essayèrent de partir, mais revinrent et attendirent toujours dans la chaloupe, que l'une des chaloupes à voiles que l'on voyait venir

fût approchée ; le capitaine s'y fit hisser avec le commis, et à la grande surprise de M. Botsford, ils s'éloignèrent dans la direction du rivage, quoique la chaloupe eut pu prendre 15 ou 20 personnes de plus : il ne revint pas à leur secours. Pendant cet intervalle, une autre chaloupe à voiles s'était approchée ; elle prit 7 à 8 des plus effrayés et s'éloigna elle aussi ; elle aurait pu contenir le double de ce nombre." M. Botsford "laissa le bâtiment peu après dans une petite chaloupe à voiles. (qui venait du rivage) dans laquelle se trouvaient déjà 14 personnes." Il dit que le nombre de personnes transportées par cette chaloupe, qui n'était pas plus grande que la moitié des autres, est une preuve assez forte de la honteuse conduite du capitaine et de ceux qui montaient la seconde chaloupe." M. Botsford ajoute avec force que "il n'y a pas le plus léger doute que la cause de leur naufrage aussi subit que désastreux est le résultat de l'incapacité ou de la folle négligence du capitaine Smith. De prime abord, cet officier était évidemment un homme inférieur à sa position, bien loin d'avoir la politesse et l'éducation des employés de la ligne Cunard et des autres bâtiments portant des passagers : sa nomination devra être un reproche constant pour ceux qui l'ont faite. Le vaisseau avait entièrement perdu sa route et il n'y a pas même une excuse plausible qui ait été donnée jusqu'ici pour expliquer ou justifier une erreur aussi grossière. Lorsque je me rappelle cette catastrophe, ce n'est pas sans une grande indignation que je pense à tant de créatures humaines qui ont perdu la vie au milieu de la nuit et de souffrances que jamais l'avenir ne dira, et que tous nous avons été exposés à un danger imminent et avons perdu nos effets, grâce à l'ignorance et à l'insouciance criminelles de l'officier qui commandait. Il n'y a aucune circonstance atténuante pour le laver de la terrible responsabilité d'avoir causé la mort d'infortunés qui s'étaient fiés à lui ; au contraire, toutes les péripéties du désastre se réunissent pour l'accuser. Comme je l'ai dit, le bâtiment toucha le lundi matin à 5 heures ; le samedi précédent, nous avons eu d'excellentes occasions, à diverses époques de la journée, de prendre des observations aussi bien que de constater la latitude où nous nous trouvions ; à 2 heures de l'après-midi, nous aperçûmes le Cap Race, à environ 15 milles au moment où la boîte des dépêches pour la presse associée fut jetée à la mer. Nous nous croisâmes aussi avec un brick qui se dirigeait vers l'est. Malgré que le temps fut un peu brumeux samedi, vers 5 heures P. M., cependant il ne s'était pas élevé de vent assez fort dans l'espace de temps qui précéda alors notre naufrage pour faire jeter le bâtiment hors de sa voie ; d'ailleurs, la vigie signala une lumière qui fut aussi aperçue par les officiers de quart à tribord pendant plusieurs heures de la nuit du samedi, même jusqu'à 3 heures du matin, moment où le bâtiment toucha. La lumière ne pouvait être que celle du Phare de la Tête Blanche (White Head) environ 15 lieues à l'est de Marie-Joseph."

"Eh ! bien, quelle excuse possible peut-on alléguer en faveur d'un homme qui, connaissant la route et la distance parcourues depuis 36 heures que le Cap Race avait été vu, n'en dirigeait pas moins son vaisseau du nord-quart-nord-ouest, à toute vapeur durant la nuit, et apercevait une lumière visible par le bossoir de tribord, tandis qu'après avoir passé l'Isle de Sable il avait à sabord la haute mer et bien qu'il ne fût frété pour aucun port de la Nouvelle-Ecosse ?

"La première heure qui suivit le moment où le bâtiment toucha, le capitaine devint troublé, irréfléchi dans ses ordres et ne fit nullement preuve à l'égard de son équipage, de ce sang-froid, de ce calme et de cette attitude courageuse et digne, si essentielle dans un officier de marine, surtout dans ces terribles circonstances ; bientôt, il parut comme paralysé et errait ça et là sans adresser un mot d'encouragement aux plus effrayés ; comme je l'ai dit, il abandonna le bâtiment à la première chaloupe qui arriva à notre secours, et ne revint plus."

"Pour prouver son incapacité, je dirai qu'après la première excitation passée et aussitôt que le jour eût paru, je m'informai à lui de la marée : il ne put me le dire. Comme il a été prouvé plus tard, le bâtiment avait marché pendant six heures de la nuit le long des côtes de la Nouvelle-Ecosse se dirigeant nord-quart-nord-ouest et poussé par le flot de la marée montante : et de toutes ces circonstances, le capitaine n'en savait rien du tout."

"Je cite ce fait afin de faire voir combien le capitaine Smith comprenait peu la responsabilité de sa position et qu'elle était sa parfaite incompetence en tout. C'est mon opinion que les propriétaires de l'*Indian* se sont fait le plus grand tort en essayant de disculper les officiers de ce vaisseau, au lieu d'instituer sur leur conduite une enquête rigoureuse."

"Je ne puis terminer sans dire un mot du résultat extraordinaire auquel vient d'a-

boutir l'enquête sur la perte du paquebot l'*Indien* faite sous la direction du comité de commerce du Conseil Privé, et par lequel le capitaine Smith est honorablement acquitté ! et l'officier, W. H. Smith, est félicité de la conduite pleine d'honneur dont il a fait preuve en s'avancant le long du rivage à 30 milles vers l'ouest, en se rendant au lieu le plus rapproché pour se procurer une goëlette et sauver les naufragés. Ce rapport ne pourra rien moins que paraître des plus surprenants à ceux qui connaissent bien les circonstances qui se rattachent à la conduite de ces officiers. Quels sont les faits ? Eh ! bien, au moment où cet individu, Smith, faisait 30 milles comme on le dit, pour se procurer du secours, il ne se trouvait pas moins d'une demi-douzaine de petites goëlettes et un brigantin dans le havre de Marie-Joseph, éloigné d'à peu près 3 milles et d'où l'on pouvait certainement apercevoir les mâts de notre bâtiment ; et lorsqu'il revint il y avait près de 30 heures que les passagers et l'équipage étaient sauvés ; la nuit suivante il ne restait plus de visible de l'*Indien* que le cylindre. Le fait est que ce second fut assisté de plusieurs passagers pour mettre sa chaloupe à la mer ; puis, lorsqu'elle fut descendue, il s'éloigna lâchement, malgré qu'il lui eût été ordonné de se tenir près du bâtiment et de prendre des passagers. Quant à avoir été entraîné en mer malgré ses plus grands efforts et ceux de l'équipage, c'est tout simplement une fabrication de faits, d'autant plus que deux autres chaloupes (dont l'une reçut les dames et fut mise sous le commandement du quatrième officier) placées absolument dans les mêmes circonstances atterrirent malgré le vent.

“ Le plus singulier de cette enquête de la Chambre de commerce est que le second, un M. Stewart, soit le seul qui ait été censuré par la Cour. Et d'abord, il n'y avait pas de route possible par laquelle le bâtiment aurait pu sortir des récifs dont il se trouva environné après la découverte des brisants. Aussi, je regarde comme extrêmement heureux que la course du vaisseau n'ait pas été arrêtée, car la pleine vitesse avec laquelle il marchait le fit glisser sur le récif de manière à laisser hors de l'eau le derrière du bâtiment, sans quoi on aurait eu à déplorer une plus grande perte de monde. Or, M. Stewart a été le seul officier qui a rempli son devoir comme il le devait, et malgré un peu trop de hâte de sa part, il a déployé cependant un vrai courage et une grande énergie non seulement durant la catastrophe, mais durant tout le temps du danger.

“ Si ce sont bien là les résultats des enquêtes *ex parte* faites sous la direction de la Chambre de commerce sur les causes des naufrages, m'est avis qu'il serait très-préférable de ne point faire servir le pouvoir à de telles choses ; car, enfin, le public n'aurait pas le scandale de voir des officiers incapables et des hommes qui ont lâchement déserté leur poste, loués et exaltés par les autorités officielles pendant que le petit nombre de ceux qui se sont conduits avec courage et énergie sont censurés et réprimandés !

“ Si le bien public et la justice impartiale exigent que ces enquêtes se fassent sous la direction de la chambre de commerce, la farce jouée à l'égard de l'*Indian* démontre assurément que l'on ne doit pas borner seulement l'examen aux individus impliqués dans ce crime ; dans le cas contraire, ce serait couvrir de telles enquêtes de ridicule et de mépris.”

La conclusion qui ressort inévitablement de tous les témoignages est que la veille au soir de la catastrophe, lorsque le capitaine Smith n'était pas sûr de la position indiquée par les sondages et qu'il aperçut une lumière qu'il ne reconnut pas, il aurait dû mettre en panne et attendre le jour pour se guider, ce que le capitaine Borland du *North Briton*, paquebot de la même ligne et d'autres témoins, marins de beaucoup d'expérience, auraient fait, disent-ils, par devoir, dans de semblables circonstances ; aussi, lorsque placé dans cette grave alternative où la vie des passagers et de l'équipage dépendait de sa décision, il résolut de poursuivre sa route, il se rendit coupable d'une erreur des plus inexcusables, sinon d'un crime, comme les circonstances l'ont si fatalement démontré, et dont il peut être responsable devant la loi ; bien plus, si les autorités britanniques eussent adopté ce point de vue et eussent transmis les témoignages au Procureur-Général de Sa Majesté, la nouvelle garantie que cette démarche aurait inspiré n'aurait pas peu servi à prévenir le retour de telles catastrophes, et la compagnie des paquebots océaniques de Montréal se serait probablement dispensé des services du capitaine Smith, au lieu d'en faire le premier officier du *North Briton* où il sert actuellement avec ce titre.

Quant au paquebot *Hungarian*, comme votre honorable Chambre n'a pas besoin de l'entendre répéter, rien n'a transpiré qui pût permettre au comité de se former une opinion

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.

Suivant les différents témoins, tous hommes d'expérience et de capacités comme marins, le fleuve et le golfe ne peuvent nullement être considérés comme ayant des feux suffisants pour rendre la navigation aussi facile et aussi sûre qu'elle devrait être et qu'elle peut l'être en construisant des phares aux lieux mentionnés ci-dessus.

Et même, parmi ces endroits, il y en a quelques-uns où il est absolument nécessaire de construire des phares, tels que :

1. Le Cap Whittle, à cause des rochers dangereux qui s'y trouvent, et du fait que les steamers européens venant par le Déroit de Belle-Isle doivent en approcher afin de vérifier leur position ; et que c'est là leur point de départ pour entrer dans la passe qui se trouve entre Anticosti et la Côte Nord ; et parceque de l'Anse au Blanc Sablon à la Pointe des Monts, sur une distance de 450 milles, il ne se trouve pas un seul phare.

2. Les Roches aux Oiseaux, à cause des brumes qui y règnent fréquemment, des courants violents et changeants qui s'y trouvent, et aussi des rocs escarpés qui s'élèvent du sein de la mer. Ces rocs barrent la route des bâtiments qui entrent dans le golfe par le canal du sud ; et l'on remarquera que c'est la route la plus universellement prise. Les efforts des navigateurs pour éviter ces rocs sinistres et les courants qui portent dans cette direction sont tels qu'on a vu des marins venir échouer leurs vaisseaux sur l'une des Isles voisines dans les temps épais.

3o. Les battures Maniqougan.

4o. La côte orientale de l'île du Prince Edouard, pour l'avantage des bâtiments qui voyagent entre Québec et les ports d'en bas sur les côtes de Gaspé et de la Nouvelle Ecosse, vù que cet endroit se trouve précisément sur leur route.

5o. Le Cap Normand.

6o. Le Pot à l'eau-de-vie.

7o. Les Isles Mingan.

Le plus grand nombre de ces endroits se trouvent aux deux principales entrées du Golfe, l'une par l'île St. Paul, au sud de Terre-neuve, qui est la route ordinaire de tous les bâtiments européens, l'autre par le Déroit de Belle-Isle, le passage d'été de nos steamers canadiens. C'est pourquoi, la construction de phares aux places qui viennent d'être indiquées, dans le plus court délai possible, outre un beffroi, un canon ou un sifflet d'engin (ce dernier surtout est regardé comme de beaucoup préférable) dont on ferait usage dans les temps de brume, parait d'une nécessité très absolue. Sans cela, la navigation est difficile et périlleuse ; car, dans les temps épais ou brumeux il n'y a rien pour avertir les bâtiments du voisinage de ces récifs, et la force des courants empêche la plupart du temps de se fier aux cartes quelqu'exactes qu'elles soient. Ces observations se trouvent assez confirmées par les sinistres si fréquents qui ont eu lieu aux Roches aux Oiseaux et ailleurs. Si nous offrons toute espèce d'encouragement aux nombreuses populations de l'Europe pour leur faire abandonner le sol natal, dans l'espoir qu'elles auront en Canada une nouvelle patrie et du pain en abondance en échange de leur travail et de leur industrie ; si nous engageons les puissances étrangères à donner le transport de leurs malles sur ce continent, aussi bien qu'à confier la fortune de ces mêmes populations à notre ligne de steamers de préférence à d'autres, en revanche, le gouvernement et la législature de cette province sont tenues de rendre la navigation de nos fleuves et de nos côtes maritimes aussi facile et aussi sûre que les moyens de la province peuvent le permettre, afin d'éviter le reproche sanglant qui pourrait nous être fait d'attirer ces populations sur nos rivages sans rien faire pour la protection de leurs vies et de leurs biens.

Qui ne voit pas que le résultat naturel et certain de la construction de nouveaux phares sur le fleuve et dans le Golfe serait de réduire les taux actuels d'assurance sur les bâtiments et les chargements, et de donner une nouvelle impulsion au commerce du St.-Laurent ? Les témoignages établissent que les armateurs de vaisseaux supporteraient volontiers une taxe légère pour aider à l'accomplissement d'une si grande amélioration.

Des 41 phares érigés sur les côtes de la Nouvelle Ecosse, tous, à peu d'exceptions près, sont de bois. Celui de l'île St. Paul a duré 40 ans, sans autres réparations que celles de la peinture, jusqu'à l'année dernière.

L'attention du comité a été naturellement attirée sur l'excellence comparative des bâtiments en fer et en bois sous le rapport de la sûreté et du jeu des boussoles ; l'importante question du coût et de la durée n'entraîne qu'en second lieu dans le domaine de son enquête. La majorité des témoins a donné une préférence marquée aux bâtiments et steamers construits en bois. Dans le cas d'un naufrage ou d'un échouement, tous s'accordent à proclamer les avantages de ceux-ci sous le rapport du sauvetage des passagers et de l'équipage ; lorsque les bâtiments en fer touchent s'ils ne se brisent pas en pièces immédiatement, il est extrêmement difficile de les mettre à flot ou de recueillir l'épave. Le *Canadian*, steamer en fer de la ligne canadienne, gît encore sur le roc des "Pilliers," où il s'est échoué il y a déjà trois ans, en dépit de tous les efforts tentés pour le mettre à flot. C'est le seul bâtiment de cette ligne qui se soit perdu dans le St. Laurent, et encore la faute en est-elle toute entière au pilote. On dit que les bâtiments en fer à compartiments ont un avantage marqué dans le cas de collision en pleine mer ou en eau profonde, parce qu'un compartiment peut se briser et s'emplir d'eau sans entraîner la perte du vaisseau. D'un autre côté, d'autres témoins se déclarent décidément en faveur des bâtiments en bois ayant compartiments séparés par des cloisons en fer ou en bois. L'*Adriatic* et le *Vanderbilt*, steamers américains de 5000 tonneaux chacun, ainsi que l'*Illinois* et l'*Arago*, de 2000 tonneaux chacun, sont en bois avec compartiments. Cependant, la considération la plus importante dans la question de la supériorité des constructions de bâtiments en fer ou en bois, ou *vice versa*, c'est le jeu de la boussole. Dans les vaisseaux en fer, c'est une source d'anxiété continuelle, tandis que dans ceux bâtis en bois, il ne se produit rien de ce genre. Il est aussi ennuyeux que difficile de régler le jeu de la boussole dans les bâtiments en fer. D'abord, avant de prendre mer, l'attraction locale du vaisseau est neutralisée par l'aimant ; ainsi remise, la boussole devient assez correcte tant que le bâtiment est en mer et en dehors de l'influence de l'attraction de la terre ; mais du moment que celui-ci approche de la terre ou longe les côtes, on ne doit plus s'y fier. La boussole, paraît-il, est dérangée par l'attraction de la terre ; on ne peut dire si cette attraction agit ou non directement ou indirectement sur la boussole, ou bien encore si l'attraction de la terre se fait d'abord sentir sur la masse de fer du bâtiment, et conséquemment sur l'aiguille, ou non. C'est un grand problème dont la solution est réservée aux hommes de science, après une longue expérience du jeu de la boussole dans les bâtiments en fer. Il est de fait qu'aucune découverte dans les temps anciens ou modernes n'a contribué plus au développement du commerce et des arts et des sciences que celle de la boussole. Sous sa direction magique, les vaisseaux ont pu sillonner les mers et se rendre à tous les points du globe depuis 5 ou 600 ans. Il semble aujourd'hui que sa propriété si étonnante et si précieuse soit sur le point de devenir inutile par la substitution du fer au bois dans la construction des bâtiments.

La ligne Cunard se compose de dix steamers dont huit sont en bois et deux en fer : pendant les vingt années qu'elle compte d'existence, elle n'a perdu qu'un seul vaisseau le *Columbia*, échoué sur l'Île au Loup-Marin en 1843, durant une brume épaisse causée par une mer plus forte que d'ordinaire dans la baie de Fundy. Il y avait à bord un pilote côtier. On voit dans les témoignages, qu'en mai 1858, dans un voyage de Liverpool à New-York, la boussole du steamer en fer, le *Persia*, de la ligne Cunard se dérangea entre le Cap Race et le Cap de Sable, et ne fonctionna pas aussi exactement qu'en mer. Le temps était brumeux. Le capitaine fit faire des sondages de deux heures en deux heures ; il put par ce moyen vérifier si bien sa position qu'en doublant le Cap de Sable, après que le temps se fut mis au beau, on put l'apercevoir à une distance de 20 milles. Les témoins s'accordent à dire que si on n'avait pas fait la plus grande attention à la sonde, au gravier, aux coquillages et au sable tirés sur la sonde du fond de la mer, le bâtiment serait allé se jeter sur le rivage à cause de l'irrégularité de la boussole.

D'où il suit que l'on doit craindre de se voir obligés dans l'état actuel de nos connaissances sur la subtilité et le fonctionnement de l'aiguille aimantée, d'abandonner la construction des bâtiments en fer, jusqu'à ce qu'on possède de nouvelles lumières sur le sujet.

Les sinistres désastreux et répétés qui arrivent aux bâtiments et steamers voyageant entre le royaume-uni et cette province, font un devoir d'une absolue nécessité de prendre les moyens de prévenir leur retour en infligeant des châtimens aux individus coupables d'inconduite dans la direction ou la navigation de ces bâtiments et steamers. C'est pour

quoi, votre comité recommande instamment et respectueusement à votre honorable chambre qu'afin de sauvegarder davantage la vie des émigrants et autres passagers sur les bâtiments à voile et à vapeur, il soit institué une enquête stricte et suivie dans le cas de la perte ou de l'échouement d'aucun bâtiment passager, aussi bien que dans toutes les circonstances qui s'y rapportent, et que pour cette fin il soit passé un acte de la législature renfermant des dispositions dans le genre des suivantes :

I. Dans le cas de la perte partielle ou totale ou de l'échouement d'aucun bâtiment à voile ou à vapeur transportant des passagers d'un port d'Europe ou d'autres pays en Canada, ou de perte de vie dans le cours d'une traversée, il sera loisible à deux ou plusieurs juges de paix, résidant dans le port ou près du port, ou à l'endroit où le dit bâtiment, son maître ou propriétaire, ou co-propriétaire ou agent peut en aucun temps se trouver, sur plainte assermentée devant eux ou l'un d'eux, ou aucun autre juge de paix, et faite par aucune personne que ce soit qui sait ou croit, ou tient de bonne source que la dite perte, ou le dit échouement, ou la dite perte de vie a été causée par la négligence ou l'imprévoyance du propriétaire ou co-propriétaire d'aucun vaisseau prenant des passagers, ou par la négligence, le manque d'habileté, de prudence, ou de précautions nécessaires de la part du capitaine ou d'un autre individu qui le conduit, de faire une enquête et toutes les recherches possibles sur les circonstances qui ont précédé et accompagné la dite perte ou le dit échouement ou la dite perte de vie, en la manière qui suit :

Sur une telle plainte portée devant lui, tout juge de paix lancera une sommation contre tel propriétaire ou co-propriétaire, capitaine ou autre officier qui commande le bâtiment ou le dirigeait lors de l'accident ou avant, ou contre l'agent du dit bâtiment, propriétaire ou co-propriétaire, alors dans son district ou sous sa juridiction, lui ordonnant de comparaître à une époque raisonnable devant deux juges de paix, au palais de justice de la dite juridiction, ou du dit district, pour y être là et alors examiné sur toutes les circonstances se rapportant à la dite perte, ou au dit échouement ou à la dite perte de vie.

II. La dite plainte et la dite sommation seront dûment signifiées à la partie devenue défenderesse, en en faisant remettre de vraies copies d'icelles, certifiées conformes par le juge de paix, au défendeur en personne ou en les laissant soit à son domicile, à sa résidence ordinaire ou place d'affaires, ou à bord de tel bâtiment, entre les mains d'aucune personne chargée ou paraissant chargée d'icelui, ou en l'affichant à l'un des mâts ou dans aucune place évidente du bâtiment.

III. Le jour où la dite sommation sera rapportable, et après une preuve authentique de la signification d'icelle, les dits juges de paix, sans demander à la partie sommée de faire aucune réponse à icelle, procéderont à l'examen sous serment de toutes les personnes qui auront été amenées ou qu'ils ordonneront d'être amenées devant eux au sujet de l'enquête; les témoignages seront pris par écrit, et il sera loisible à aucune personne, alors présente, de suggérer aux dits juges de paix de faire aux témoins interrogés aucune question du ressort du sujet.

IV. Afin de faciliter ces témoignages, les dits juges de paix ou aucun d'eux pourront sommer toutes les personnes capables d'être examinées dans la dite enquête de comparaître devant eux, et toutes et chacune des dispositions contenues dans le statut, chapitre cent deux des statuts refondus du Canada, qui se rapportent aux témoins, s'appliqueront à toutes les personnes sommées ou requises par les dits juges de paix de déposer dans la dite enquête.

V. Après que les dits juges de paix auront examiné tous les témoins amenés devant eux ils devront faire un rapport de leurs procédés, qui comprendra aussi les témoignages, au gouverneur général ou à la personne chargée d'administrer le gouvernement, afin d'adopter les procédés ultérieurs qui paraîtront justes et légaux; et dans le cas où les dits juges de paix ou l'un d'eux, seront d'opinion dans le cours du dit examen des témoins, que les dits témoignages ou aucune partie d'iceux ont fait connaître des faits de nature à établir une accusation de félonie ou de délit, en rapport à la dite perte, au dit naufrage, échouement ou à la dite perte de vie contre aucune personne quelconque, commis dans l'étendue de leur juridiction, il sera du devoir des dits juges de paix, ou d'aucun d'eux de lancer aussitôt un mandat (warrant) pour l'appréhension de la dite personne ou des dites personnes pour les traiter suivant la loi.

De plus, en autant que le pouvoir et la juridiction de la Législature de cette province pour établir une loi dans ce cas ne s'étendent pas au-delà des limites territoriales du pays, votre comité recommande respectueusement à votre Honorable Chambre qu'il soit présenté une humble adresse à Sa Majesté, pour la prier de soumettre au Parlement Impérial une mesure pour conférer aux juges et juges de paix du Canada l'autorité de faire, sur plainte ou information des faits, une enquête rigoureuse et suivie sur la perte, le naufrage ou échouement d'aucun bâtiment transportant des passagers dans une traversée d'Europe au Canada, lorsque cette perte, ce naufrage ou échouement aura lieu en haute mer, ou sur aucune terre ou aucun rivage du golfe St. Laurent ou qui lui touche, et qui aura entraîné perte de vie; et lorsque tel bâtiment à voile ou à vapeur, ou le propriétaire ou co-propriétaire, le maître, ou son remplaçant, ou son agent se trouve dans les limites de la province; et aussi, de requérir et d'obliger à comparaître tous les témoins d'aucune des provinces britanniques de l'Amérique du nord ou d'ailleurs; ou d'autoriser la Législature de cette province à passer des dispositions législatives à cette même fin.

Le tout respectueusement soumis,

CHAMBRE DE COMITÉ,
10 mai 1860.

DUNBAR ROSS,
Président.