

blent nourrir des doutes sérieux sur la question de savoir si l'on doit, oui ou non, autoriser l'emploi de ces chaloupes à naphte. L'attitude prise par les inspecteurs semble indiquer que ces messieurs se croient au-dessus de la loi, et c'est là une tendance qu'il importe de réprimer énergiquement. Dans la situation actuelle, les chaloupes à naphte peuvent transporter des milliers de passagers sans autorisation de l'inspecteur ; et pourvu que les propriétaires de ces embarcations n'exigent pas de prix de transport, ces embarcations peuvent impunément dégénérer en engins de destruction, tout simplement parce que le transport se fait gratuitement. Le ministère ne doit pas hésiter à réprimer cet abus avec sévérité, et il faut interdire absolument l'usage de ces bateaux pour le transport des voyageurs, que la chose se fasse gratuitement ou non. Si ces bateaux ne sont pas propres au transport des passagers, on ne saurait les utiliser pour le service de certains groupes de personnes et pour le transport d'un nombre d'individus supérieur à celui qu'on transporterait, moyennant rétribution. La loi ne contient pas de disposition applicable à cette situation.

L'honorable M. PREFONTAINE : Si j'ai bien saisi la pensée de l'honorable député, il appelle notre attention sur le fait que ces bateaux ne sont pas soumis à l'inspection.

M. CLANCY : Pas un seul de ces bateaux n'est soumis à l'inspection.

M. PREFONTAINE : Au chapitre 65 de la loi adoptée l'année dernière, il est stipulé que ces bateaux sont soumis à l'inspection quand ils ont plus de trois tonneaux de port. Dans l'amendement en discussion, il est décrété que tous les bateaux de ce genre, de plus ou de moins de trois tonneaux de port, sont soumis à l'inspection si on les utilise pour le transport des passagers. Au dire de l'honorable député, cette disposition est insuffisante. Je me consulterai avec mes fonctionnaires qui sont plus versés dans ces questions que je ne le suis, car la loi est appliquée par un bureau d'examineurs et d'inspecteurs ; et je veillerai à ce qu'on élabore, si la chose est possible, des règlements comportant l'inspection de tous les navires employés tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises.

M. CLANCY : Je ne demande pas une inspection de nature générale. Les inspecteurs ont déclaré qu'à leur avis, on ne saurait délivrer de permis aux propriétaires de ces bateaux pour le transport des voyageurs, car ils sont convaincus qu'ils n'offrent point la sécurité voulue. En pareilles circonstances, pourquoi permettrait-on l'usage de ces bateaux pour le transport des voyageurs, même sans rémunération, si on les juge si peu propres à ce service qu'on refuse de délivrer des certificats ? Je ne prétends pas

M. CLANCY.

qu'il faille soumettre à l'inspection toutes les chaloupes à naphte, soit qu'on les utilise pour le transport des voyageurs ou non ; mais je tiens à faire observer qu'en nombre d'endroits du pays, un bateau passeur est d'urgence et l'emploi d'une chaloupe à naphte est utile quand il est impossible d'établir un service plus dispendieux.

Ainsi, sur le parcours de la rivière Sainte-Claire, il y a de petits villages, de chaque côté de la rivière, tant aux Etats-Unis qu'au Canada. Comme c'est un cours d'eau international, ni les municipalités ni la province n'ont le pouvoir de légiférer en pareille matière, et par conséquent, ce service ne peut être réglementé par les municipalités. En pareilles circonstances, si on applique les prescriptions relatives aux bateaux passeurs à vapeur, et si on exige la présence d'un mécanicien autorisé, la conséquence serait que ce service de bac deviendrait impossible en raison du coût d'entretien. Un service économique est de toute nécessité. Il y a des bateaux qui font actuellement le service sans inspection. Le ministère a souvent autorisé le service de ces bateaux, au mépris de la loi. A mon avis, le ministère a le droit de faire l'inspection et de délivrer les certificats. Ces bateaux font aujourd'hui le service sans certificat, et il est temps de remédier à cet abus.

L'honorable M. PREFONTAINE : Le bill remédie à la chose.

M. CLANCY : Non.

L'honorable M. PREFONTAINE : Il est statué dans le projet de loi que le ministère pourra établir des règlements relativement à l'inspection de ces bateaux. Nous ajoutons un nouvel annéa, "G", à l'article 6 de la loi relative à l'inspection des bateaux à vapeur, 1898. Voici la teneur de l'article 6 :

Le Gouverneur en conseil pourra établir des règles et règlements,—

(a.) pour l'épreuve des chaudières et pour tout ce qui est relatif à leur construction et à leur fonctionnement ;

(b.) pour l'inspection des soupapes de sûreté et des robinets de chaudières, et pour tout ce qui est relatif à leur confection et à leur fonctionnement ;

(c.) pour l'inspection de la coque et de l'outillage des bateaux à vapeur ;

(d.) au sujet des canots et des ceintures ou appareils de sauvetage, des seaux à incendie, haches et lanternes, et autres appareils de sauvetage que devront porter les bateaux à vapeur ; ou autres navires mentionnés au présent acte ;

(e.) concernant les qualités nécessaires pour donner droit à l'obtention d'un certificat de mécanicien ;

(f.) pour exiger que les bateaux à vapeur soient munis d'extincteurs d'incendie chimiques ou autres, et prescrire le nombre d'extincteurs dont devront être munis les bateaux à vapeur des différentes dimensions et catégories respectivement.