

M. McLELAN : Je suis heureux de voir que le bill soit ainsi approuvé par la Chambre. Il est évident que le pays avait besoin d'un bill semblable à celui que je voudrais maintenant faire adopter. S'il renferme quelque partie défectueuse, c'est que la classe des goëlettes de 100 tonneaux est trop nombreuse. L'honorable député de Queen, Nouveau-Brunswick, a dit qu'il y avait un nombre considérable de goëlettes employées au cabotage ; que les risques, comme je l'ai fait voir, sont bien plus nombreux dans le commerce de cabotage, et qu'une grande partie des goëlettes ont moins de 100 tonneaux. Mais, après avoir examiné le commerce et les divers intérêts de la Confédération, nous avons cru que 100 tonneaux étaient le chiffre minimum qu'il était opportun d'adopter au début. Si la Chambre fixe cette limite, lorsque nous mettrons ce bill en opération et que cette classe de navires sera pourvue de capitaines et de seconds, alors, peut-être, le public nous demandera de diminuer encore le tonnage. J'ai dit à la Chambre, je crois, que depuis douze ans il est arrivé 2,122 avaries à des goëlettes seulement, et 735 personnes qui étaient à bord, ont perdu la vie, et cela sans compter les steamers ou la plus grande classe des cabotiers ; et lorsque nous examinons ces résultats, je crois que nous devons voir si nous ne pourrions pas sauvegarder un peu plus la vie et la propriété en ayant des hommes compétents pour commander ces bâtiments.

En me servant du mot navigation, je ne veux pas parler d'une navigation scientifique ; je veux dire seulement que les hommes seront aptes à faire le service de marins et à remplir les devoirs que leur impose leur état.

Et puis, quant aux honoraires, je dirai d'abord que depuis huit ou dix ans, les honoraires exigés pour les certificats de navigation maritime ont été de \$10 et \$5. Les dépenses encourues par le bureau des examinateurs au sujet de ces certificats, ont excédé de \$2,000 par année les honoraires prélevés. Ce n'est pas une perte très sérieuse, si nous considérons les services rendus ; cependant, l'on croit que les honoraires doivent être proportionnés aux dépenses.

L'honorable député de Gaspé dit que nous devrions élever le métier des hommes qui commandent ces navires ; mais si vous leur accordez un certificat de service ou de compétence, sans exiger d'honoraire, je crois qu'ils le considéreront comme une chose de peu de valeur. J'ai parlé de \$3 et \$4 pour un certificat de compétence. Pour un certificat de service, j'ai dit \$5 et \$2, mais un honorable député a semblé croire que le montant était trop élevé et que nous pourrions le réduire à \$4 pour les capitaines et \$2 pour les seconds. Le même député fait allusion aux mécaniciens et aux plaintes qu'ils font. Les mécaniciens paient très souvent, mais un capitaine n'obtient son certificat qu'une fois, et c'est pour la vie ; et son certificat de compétence dure tant que son âge ne dépasse pas la limite fixée.

Je ne crois pas qu'une question d'honoraire soit de grande importance pour le bill, mais je pense qu'il n'est pas sage de réduire l'honoraire dans une trop grande mesure, car, alors, le capitaine considérerait son certificat de compétence comme étant de peu de valeur ; en même temps, l'honoraire devrait être modéré et un peu proportionné aux dépenses.

Le bill est lu la deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Clause 2,

M. MoISAAC : Dois-je comprendre que le certificat de service s'obtient de la même manière qu'en vertu de l'acte de 1870 ?

M. McLELAN : Oui ; l'obtention n'en sera pas plus difficile qu'auparavant.

M. KEEFLER : J'aimerais qu'il fût stipulé que les intéressés pourraient être examinés dans les comités ou districts où ils résident, afin qu'ils ne fussent pas obligés d'aller à Halifax ou à Saint-Jean.

M. McLELAN : C'est un détail qu'il est impossible de mettre dans le bill. Aujourd'hui, les candidats qui se présentent à l'examen vont généralement à Halifax, Saint-Jean ou Yarmouth, où il y a des écoles dont ils suivent les cours avant l'examen. Mais comme il ne s'agit pas d'un examen scientifique, les règlements seront rédigés de façon à convenir autant que possible aux capitaines et aux seconds qui se porteront candidats.

M. KEEFLER : Ce sont de pauvres gens qui ne peuvent pas aller à Halifax pour y demeurer cinq ou six semaines.

M. WELDON : Comment les examinateurs seront-ils nommés ? Est-ce qu'il y aura un bureau pour les provinces maritimes, ou organisera-t-on des bureaux locaux ?

M. McLELAN : Cette question n'a pas été très sérieusement étudiée, mais il faudra un certain nombre d'hommes pour répondre aux exigences.

M. ROBERTSON (Shelburne) : Comme l'honorable ministre le sait, un grand nombre de néo-écossais commandent aujourd'hui des navires américains qui partent de Gloucester. Ils sont absents pendant trois ou quatre mois et passent le reste de l'année dans la Nouvelle-Ecosse. Si quelques-uns de ces marins, qui ont servi comme capitaines à bord des navires américains, veulent revenir et prendre du service sur des bâtiments canadiens, jouiront-ils des mêmes avantages ?

M. McLELAN : Si des néo-écossais ont servi à bord de navires étrangers et qu'ils aient des certificats témoignant de leurs capacités, je crois qu'ils auront droit aux mêmes privilèges.

M. VAIL : Mais le bill stipule qu'ils devront être domiciliés dans la Nouvelle-Ecosse.

M. McLELAN : Le service à bord d'un navire est compris dans le mot "domicilié."

M. PAINT : Plusieurs de ces marins se sont fait naturaliser citoyens américains, et c'est la prospérité que nous a amené le tarif qui les fait revenir à la Nouvelle-Ecosse.

M. BLAKE : Si la suggestion très raisonnable de mon honorable ami n'est pas mise en pratique, les habitants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick qui ont servi à bord des navires américains, ne pourront pas revenir ni servir à bord des navires enregistrés du Canada. Je crois que la clause est trop restreinte et qu'il faudrait y insérer quelque disposition pour répondre à ce cas.

M. MoISAAC : Je me permettrai de demander s'il sera nécessaire que l'on ait acquis cette expérience à bord d'un navire du même tonnage que ceux auxquels s'applique ce bill.

M. McLELAN : Je ne le pense pas.

M. FORTIN : Oui ; vous devez examiner les capitaines et les seconds des cabotiers et des bateaux-pêcheurs. Vous savez très bien qu'un matelot formé sur des navires maritimes et dans des voyages de long cours n'est pas compétent à être caboteur, ni le capitaine d'un bateau-pêcheur. C'est un métier *sui generis*, que l'on apprend près du rivage, dans la navigation la plus difficile du monde. Il doit connaître parfaitement la côte, les courants, les caps, les marées et toutes choses de même nature ; et partant, l'examen d'un capitaine de cabotier ou de bateaux-pêcheur devra être tout à fait différent de celui que l'on ferait subir à un capitaine de navire maritime, lequel ne serait pas apte à devenir capitaine d'un bateau de pêche ou d'un cabotier. L'examen du premier devra être spécial et non scientifique. Il devra connaître la carte, comment calculer les distances ; il devra connaître la boussole, les courants des saisons où il met à la voile ; il devra connaître les caps et les marées ; et quand les gens sauront tout cela, ils pourront commander un bateau-pêcheur ou un cabotier.