

que l'examen par écrit soit d'un caractère très élémentaire; j'espère aussi qu'il fera les amendements recommandés.

M. LANDRY. M. l'Orateur, je n'ai qu'un mot à dire au sujet de la question qui intéresse la Chambre actuellement. Je n'ai pas l'intention de faire valoir le mérite du projet de loi maintenant soumis à la discussion. Le concert presque unanime de louanges qui accueille ce projet de loi me dispense d'en faire une étude plus approfondie. Mais, comme on a bien voulu, il y a un instant, mêler mon nom à la discussion, je crois qu'il est de mon devoir, en cette circonstance, d'élever la voix et de demander pour une classe d'individus que ce projet de loi concerne, une protection que je ne trouve pas dans la loi, telle qu'elle est présentée.

On veut aujourd'hui faire subir des examens à toute une classe d'individus qui ont, pour ainsi dire, des droits acquis, ou du moins, si on ne veut pas leur faire subir d'examen, on veut, de toute nécessité, que ces capitaines de navires s'adressent au ministre de la Marine, et obtiennent de son département un certificat, pour lequel ils devront payer la somme de \$5 ou de \$8 suivant le cas. Je crois, M. l'Orateur, que le gouvernement ne devrait pas aller aussi loin. Essayer d'augmenter la capacité que l'on exige des capitaines, cela se conçoit et cela est bien; mais il me semble que, dans les circonstances actuelles, on ne devrait pas demander à ces vieux marins qui ont passé leur vie sur le fleuve Saint-Laurent, qui connaissent parfaitement tous les dangers et les écueils de la navigation, on ne devrait pas leur demander de payer une somme de \$5 ou de \$8 comme preuve qu'ils seront capables de naviguer à l'avenir. L'habileté de ces marins est reconnue. Ils ont navigué pendant longtemps sur le fleuve; ils en connaissent parfaitement tous les rivages, et, à ce compte là, ils n'ont nullement besoin de payer pour un certificat. Que la loi actuelle s'applique à ceux qui, dans l'avenir, voudront embrasser cette carrière, je suis prêt à l'admettre, mais qu'on ne lui donne pas cet effet rétroactif, et qu'on n'exige pas de ces capitaines un certificat qui aurait pour effet de leur extorquer une somme de \$8 ou de \$5. Quel sera le résultat si cette loi est adoptée? Plusieurs de ces capitaines ne voudront peut-être pas passer ces examens, et s'ils continuent à naviguer, ils seront plus tard exposés à payer des amendes considérables. Je suis que ce n'est pas une raison très forte à opposer au projet de loi actuel, mais je signale cela comme un des inconvénients qui pourraient en résulter. Je crois que la meilleure suggestion que l'on puisse faire, ou, si l'expression est plus douce, la meilleure justice que l'on puisse demander au gouvernement, c'est de ne pas édicter par cette loi, que ceux qui ont déjà navigué depuis longtemps, soient soumis à ces restrictions qui sont, je crois, passablement draconiennes. Je pense donc, que le gouvernement pourrait accorder des certificats à tous les capitaines qui ont servi depuis deux ou trois ans, sans qu'ils soient obligés de payer un honoraire. Le gouvernement pourrait fixer un délai, et si, ce délai expiré, les capitaines de navires ne veulent pas se prévaloir des généreuses dispositions du gouvernement, alors le gouvernement pourra fixer l'imposition d'un honoraire pour l'obtention de ces certificats de capitaine.

M. PAINT: Je suis heureux que l'honorable ministre de la Marine ait présenté ce bill. En ce qui concerne les honoraires payés par les capitaines et les seconds, je crois qu'on pourrait les fixer à \$3 et \$6. Si l'on juge à propos de constater que l'âge du capitaine, à ses débuts, doit être d'au moins vingt-deux ans, il est, je crois, plus nécessaire que cet âge soit limité à soixante ou soixante et cinq ans, car la perte d'un grand nombre de bâtiments provient de ce que le grand âge rend les capitaines incapables; et plusieurs de ces derniers font encore le service lorsqu'ils sont très avancés en âge.

J'ai été heureux d'entendre l'honorable député de Shelburne dire que tout faisait prévoir qu'il y aurait une aug-

M. PLATT

mentation dans la construction des navires. L'autre jour, lorsque j'ai interrogé l'honorable monsieur au sujet de cette question, la mémoire lui faisait défaut. Il m'a répondu qu'il y avait eu peut-être deux navires de construits le long de la côte, dans le comté de Shelburne, et je crois qu'il comprenait Yarmouth. Quelque temps après, il dit qu'il pourrait se faire qu'il y en eût trois, et puis, peu après, il me dit qu'il pouvait y en avoir quatre ou cinq. J'ai envoyé des dépêches afin d'avoir des renseignements spéciaux, et j'ai constaté que l'on en avait construit dix à Yarmouth, quinze à Shelburne, et trente à Lunenburg. L'honorable monsieur craignait que la remise n'eût quelque bon résultat dans ce sens. Je vous assure que la remise a beaucoup favorisé cette industrie.

J'espère que l'on accédera à la demande de l'honorable député de Victoria, c'est-à-dire que les certificats seront seulement accordés à des sujets anglais.

M. ROBERTSON (Shelburne): L'honorable préopinant a certainement mal interprété ce que j'ai dit. Je ne me rappelle pas qu'il m'ait posé de semblables questions, et je suis prêt à lui donner les renseignements les plus complets que je possède relativement à cette matière. Je dirai qu'il y a au moins soixante navires en construction entre Westport et Lunenburg; mais je considère cette augmentation sous un jour différent de celui sous lequel l'honorable monsieur la considère, et je l'attribue à la pêche rémunératrice de l'année dernière. La remise n'a produit aucun résultat. On ne l'a payée que dans un seul comté.

M. PAINT: Dans plus d'un comté.

M. ROBERTSON: Alors, ce n'est que depuis un jour ou deux. Il y a à peine un député de la Nouvelle-Ecosse qui ne reçoive pas de lettres de pêcheurs qui lui demandent quand la remise sera payée. La remise est une affaire de peu d'importance, et ne produit aucun effet sur le commerce.

M. PAINT: Je prétends que ce sont les \$2 par tonneau qui ont stimulé cette industrie.

M. FORTIN: Si je comprends cet acte, il comprend les bateaux-pêcheurs. Je ne m'y oppose pas, mais il me semble bien difficile que le capitaine d'un bateau-pêcheur, qui a fait le cabotage et continué son industrie pendant trente ou quarante ans, et qui connaît très bien son métier, soit obligé de se présenter, pour subir un examen, devant des personnes qui ne sont peut-être pas aussi compétentes que lui dans les choses relatives au service de marin. Je m'oppose à cette partie du bill mais, d'après moi, les jeunes matelots devraient subir un examen afin d'obtenir des certificats de seconds, et après plusieurs années de service, subir un autre examen pour obtenir des certificats de capitaines; ils devraient aussi payer des honoraires, mais je crois que ceux que le gouvernement exige sont trop élevés, à cause des petits salaires que ces hommes gagnent. Il serait difficile d'exiger d'anciens capitaines et patrons de navires, qui ont fait le service pendant vingt ou trente ans, et qui connaissent chaque endroit de nos côtes, il serait difficile, dis-je, d'exiger d'eux des certificats de capacité, un certificat de caractère serait raisonnable, mais l'on ne devrait pas lui faire payer d'honoraires.

Je suis en faveur du bill en ce qui concerne les jeunes gens, car il contribuera à former une classe de jeunes hommes qui pourront se rendre utiles dans tous les pays, et surtout dans celui-ci. Naturellement, ceux qui devront être soumis à cet examen ne sont pas des savants, et n'ont pas besoins de l'être, car les hommes qui navigent sur nos golfes et nos lacs ne sont que des pilotes. Lorsqu'un pilote, qui navigue en vue de terre approche des côtes, il doit avoir plus de confiance en ses yeux qu'en sa boussole et qu'en ses calculs. J'ajouterai seulement que j'approuve le bill, mais je trouve que les honoraires sont trop élevés.