

journaux y ont fréquemment attiré l'attention, et je lirai un court extrait d'une lettre signée "Old Salt," publiée dans le *Globe* de Toronto, de novembre 1881, qui se rapporte tout à fait à la question.

L'écrivain s'exprime ainsi :

Pour montrer l'importance de l'adoption d'une meilleure méthode pour les chargements de grains, je cite du *Globe* du 16 septembre 1881, l'extrait suivant du rapport fait par un des survivants du *Columbia* qui est parti de Chicago avec une cargaison de 20,000 boisseaux de blé : — "Nous fûmes assaillis par une très forte mer qui causa le déplacement de la cargaison, et le navire se mit à pencher tellement qu'il devint impossible de le diriger. On fit tous les efforts possibles pour le relever, mais sans résultat, la mer était si forte qu'il ne répondait pas au gouvernail."

Le *Columbia* sombra en trois quarts d'heure; cinq familles devinrent orphelines et dix ou douze célibataires perdirent la vie. Une chaloupe du *Columbia* fit plusieurs milles pour aborder, de sorte que la mer, bien que très forte, ne l'était pas assez pour entraîner la perte du *Columbia*. Il n'aurait pas sombré s'il n'y avait pas eu de déplacement de sa cargaison. Qui doit porter la responsabilité de la perte de la vie de ces hommes? Pouvons-nous échapper à la responsabilité dans cette affaire si l'on permet aux bâtiments de lever l'ancre sans les précautions et l'équipement convenables?

De son côté le *Mail*, journal qui appuie le gouvernement, disait dans un article de fond à la date du 27 novembre 1879 :

Comment ont péri les infortunés passagers et l'équipage du *Waubuno*? Ont-ils sombré avec ce vieux bâtiment, ou ont-ils pris les chaloupes de sauvetage pour être aussitôt engloutis? Ce sont des choses que l'on ne saura probablement jamais, et aucun chroniqueur ne pourra jamais retracer ces scènes d'agonie. On dit que le patron du *Waubuno* était un homme de courage, et nul doute qu'il a fait son devoir, mais il est prouvé qu'il était loin d'être un navigateur expérimenté. Le capitaine Burkitt était garde-magasin il y a cinq ans, et il fut élevé au poste de patron avec une rapidité qui ne trouve d'exemple que dans la navigation canadienne des lacs, où le comptable d'aujourd'hui est le capitaine du lendemain, avec la responsabilité de la vie humaine entre ses mains. Le système, ou pour mieux dire le manque de système qui permet ce genre de promotion, forme une tache dans notre législation. Les armateurs semblent croire que le premier venu peut commander un navire, et les navires de passagers ont fait leur service sur les lacs, durant la saison qui vient de s'écouler, sous le commandement d'officiers tout à fait incompetents. La loi n'exige aucune qualification. L'armateur peut nommer qui bon lui semble, et il n'a à rencontrer d'objection que de la part de l'assureur, qui s'occupe davantage de la coque et de la cargaison que de la vie humaine. Il est vrai qu'il est facile de conduire un vapeur dans les eaux intérieures par un beau temps et lorsqu'on se trouve en vue des côtes; mais lorsqu'une tempête s'élève soudain, ou lorsqu'on est menacé d'une collision, c'est une tâche qui demande non-seulement du courage et du sang-froid, mais une grande expérience de la navigation que ne possèdent que peu ou pas les trois cinquièmes des capitaines de bateaux à vapeur ou de transport. Le gouvernement fédéral, auquel il appartient de s'occuper de cette question, devrait la considérer immédiatement et adopter une modification de la loi concernant la marine anglaise de 1854. On devrait nommer un bureau d'examineurs de marine pour faire subir des examens et accorder des certificats aux patrons et aux seconds, et toutes les contraventions à cet acte devraient être punies avec une excessive sévérité. Nous savons qu'un projet de loi de ce genre a déjà été soumis, et que les armateurs l'ont étouffé, s'appuyant principalement sur la raison qu'il entraînerait de fortes dépenses parce que des marins expérimentés exigeraient des gages plus élevés que des amateurs ou des novices. Mais doit-on faire passer l'intérêt pécuniaire des armateurs avant la sûreté de la vie humaine?

Je crois en avoir dit assez pour attirer l'attention du gouvernement sur cette importante question. On ne peut pas naviguer dans ces eaux sans courir le risque d'être brûlé ou noyé.

De tous les navires de la baie Georgienne qui existaient il y a trois ans, il n'en reste plus qu'un aujourd'hui, et c'est là un état de choses lamentable. Je présente donc cette résolution.

M. McLELAN: Les documents relatifs à cette question importante seront soumis aussitôt que possible. Je regrette infiniment de n'avoir pas entendu toutes les observations de l'honorable député. Je sais que c'est une question à laquelle il a pris un très vif intérêt, une question aussi à laquelle la population porte beaucoup d'intérêt—intérêt qui augmente en proportion de l'accroissement du trafic sur les lacs de l'ouest, et l'on a attiré l'attention du gouvernement, et plus particulièrement du département à la tête duquel j'ai l'honneur de me trouver, sur l'importance de la question.

M. DAWSON

et les désastres qui se sont produits dans ces eaux, accompagnés de pertes de vie si considérables.

On a principalement attiré notre attention sur le point soulevé, si je ne me trompe, par l'honorable député, et qui est de déterminer jusqu'à quel point nous pouvons rendre les navires naviguant dans ces eaux plus en état de tenir la mer, améliorer leur conduite, perfectionner leur mode de chargement.

On a attiré l'attention du gouvernement et de mon département sur ces différents points, et l'on nous propose de nous adresser à la Chambre pour lui demander d'adopter les lois que nous jugerons convenables dans le but de rendre, si c'est possible, les navires plus en état de tenir la mer et d'assurer davantage la sécurité des passagers.

L'honorable député a parlé de l'inspection des coques, et j'ai compris qu'il disait qu'il n'existait pas d'inspecteurs. Il y en a eu deux d'employés l'été dernier dans la province d'Ontario, mais par malheur, l'un d'eux a été obligé d'abandonner ses devoirs pendant plusieurs semaines à cause d'une grave maladie.

Il est probable que la loi qui sera demandée exigera des inspecteurs des qualifications différentes de celles qui étaient requises par la loi de la dernière session, et par conséquent nous ne nous occuperons pas de compléter le nombre des inspecteurs pour ce district, jusqu'à ce que nous voyions si la Chambre est décidée à accorder la législation supplémentaire que nous croyons nécessaire. Mais deux inspecteurs ont été employés la saison dernière, depuis que la loi est entrée en force.

L'honorable député a signalé le fait que plusieurs bancs de sable avaient été relevés sur la baie Georgienne. On a attiré sur ce fait l'attention du département, et nous sommes entrés en communication avec l'Amirauté pour savoir à quelles conditions nous pouvons obtenir un officier, ou si elle peut fournir un officier pour se charger de l'exploration de ces eaux et relever sur ses cartes tous les bancs de sable ou rochers qui n'y sont pas déjà marqués. Comme l'a dit l'honorable député, ce travail ne doit pas être fait en quelque sorte au hasard, mais il faut désigner d'une manière précise les différents écueils qui peuvent exister. Nous ne pouvons pas supposer que sur n'importe quelle information que nous pouvons être en mesure de lui envoyer, l'Amirauté marquera sur ses cartes tous les rocs ou écueils qui peuvent se rencontrer, et c'est pour cela que nous lui avons demandé de nous fournir un officier possédant les qualités requises pour diriger une exploration de ce genre, afin que tous les écueils qui peuvent ne pas être marqués sur les cartes et qui sont susceptibles d'être découverts dans une nouvelle exploration, soient désignés sur la carte de l'Amirauté. Je terminerai en disant que les documents en question seront soumis à la Chambre aussitôt que possible.

La motion est adoptée.

AJOURNEMENT.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que la Chambre s'ajourne. Ne voyant pas maintenant le chef de l'opposition à sa place, je renvoie à demain les explications relatives aux changements ministériels.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 4.15 heures p.m.