

ce moment un bill a cet effet, et qu'un corps législatif qui représente le peuple adopte une telle mesure, c'est normal; mais c'est bien différent lorsque d'autres cherchent à obtenir, sous le couvert d'un différend ouvrier, le même résultat en organisant des lignes de faction. En vertu du droit coutumier les armateurs, en tant que propriétaires, peuvent exploiter leurs navires tant que la loi n'y fait pas obstacle. Ils peuvent, selon les circonstances, accepter ou refuser d'embaucher des capitaines navigateurs et, de même, ceux-ci peuvent accepter ou refuser de monter à bord des navires des demandeurs. En l'absence d'une mesure législative expresse, personne n'est obligé de travailler là où il ne veut pas travailler; quant aux armateurs, ils ne sont obligés d'engager des pilotes ou des capitaines navigateurs que dans les cas où la loi l'exige.

Vous comprendrez ainsi pourquoi nous avons soutenu devant le Sénat que si, en vue des exigences auxquelles nous devons faire face, nous devons garder des pilotes à bord de nos bâtiments, ceci constituerait une très lourde charge pour les armateurs et que par conséquent il nous est impossible d'accéder aux revendications; la rémunération à verser pour un voyage tel que celui que j'ai mentionné pourrait en effet se chiffrer à \$5,000 ou \$6,000, ce qui est beaucoup plus que les gages de l'équipage entier pour un voyage semblable.

Le PRÉSIDENT: Vous vous fondez sur une rémunération de \$100 par jour pour chacun des 3 pilotes?

M<sup>e</sup> BRISSET: \$100 par jour.

Le PRÉSIDENT: Pour tout le voyage à partir de Kingston?

M<sup>e</sup> BRISSET: Oui, pour vous donner une idée approximative, c'est \$300 multiplié bien des fois.

Le sénateur REID: Ils ont sans doute passé leur temps à jouer au poker.

Le PRÉSIDENT: Il se pourrait en effet, que les \$100 changent de mains pendant le voyage.

M<sup>e</sup> BRISSET: Je dois vous dire, monsieur le président, que plusieurs journaux américains qui ont de l'influence nous ont admirablement appuyés à cet égard. Ils ont forgé une expression qui vous amusera, je pense: ils ont qualifié cette pratique de *featherbunking*.

Nous étions heureux de pouvoir démontrer aux autorités américaines en particulier, que le service de pilotage spécialisé que nous avions préconisé pouvait fonctionner; il a en effet fonctionné pendant toute la saison comme je vous l'ai expliqué. Environ vingt-cinq pilotes ont été employés dans cette circonscription et ils ont pu s'occuper de tous les navires qui sont arrivés pendant cette période.

Je vais vous raconter un incident assez amusant qui, je crois, vous intéressera. Au cours des témoignages devant le Sénat et la Chambre des représentants, nous nous étions évidemment rendus compte que les pilotes qui travailleraient dans cette circonscription piloteraient les navires en partie dans des eaux américaines, sur la rivière Sainte-Claire, le lac Sainte-Claire, la rivière Détroit, le lac Érié et ainsi de suite. Il nous a semblé, par conséquent, que puisqu'il y avait des pilotes américains dans la région nous ferions bien d'en engager quelques-uns afin d'éviter les récriminations de nos voisins. Notre Fédération a donc retenu les services d'un certain nombre de ces pilotes qui, du fait de leur expérience, avaient, à son avis, les qualités requises pour travailler dans cette zone. Or, malheureusement, parce qu'aucun Américain