

pas intervenu dans cette affaire car la présente loi jettera bien des gens sur le pavé. On ne saurait construire au Canada des navires pour les vendre aux Etats-Unis, car on n'y peut enregistrer que ceux qui sont réellement construits dans ce pays-là. Aucune nation au monde ne peut vendre de navires à nos voisins; tous doivent sortir des chantiers américains.

D'un autre côté, en acquittant un droit de 25 p. 100, un navire américain peut faire le commerce de cabotage au Canada. Il n'est pas nécessaire qu'il appartienne à des sujets britanniques. Une petite compagnie peut se fonder. Néanmoins, dans le pays voisin, quel que soit le nombre des compagnies, les trois quarts des véritables propriétaires doivent être des citoyens américains. Les lois sur le cabotage, la seule protection qu'aient les armateurs canadiens, seront maintenant abrogées, et les navires des Etats-Unis pourront venir ici quand bon leur semblera. Au dire des propriétaires de ces entreprises, il n'y aura plus de chantiers de construction navale. Dans quelques années, il ne se construira plus de bâtiments canadiens. Actuellement, il n'y a sur les Grands lacs qu'un bateau canadien sur sept. Avant longtemps, ils auront disparu et personne ne tentera d'en construire d'autres, parce que les Américains auront le droit de naviguer des deux côtés des lacs. Nul ne voudra être propriétaire d'un bateau qui ne pourra naviguer que d'un côté. Peu à peu, les bâtiments canadiens disparaîtront, et nous serons à la merci des bâtiments américains pour le transport de nos céréales. Voilà tout ce que j'ai à dire.

L'honorable W. H. BENNETT: De crainte que l'éloquence touchante de l'honorable sénateur n'ait prise sur quelques-uns de ses collègues, souffrez que je donne un exemple, emprunté aux journaux de l'hiver dernier, du zèle que les propriétaires ou les armateurs des navires canadiens mettent à encourager les chantiers de construction navale du pays.

Si l'honorable sénateur se renseigne, il apprendra qu'il ne s'est construit qu'un bateau à Collingwood depuis longtemps, et qu'il a été construit pour une route qu'ont fréquentée plusieurs autres bateaux: la route de Buffalo à Montréal ou à Port-Colborne. Je ne pense pas qu'il s'en soit construit un seul à Port-Arthur. C'est un propos en l'air que de dire que les propriétaires de navires sont susceptibles d'un brin de sentiment.

L'honorable M. CASGRAIN: Je n'ai parlé que des chantiers de construction navale et non de l'autre question. Celle-ci est réglée.

L'honorable M. BENNETT: Nous avons entendu parler de la bienveillance des arma-

teurs canadiens et de leur désir d'encourager ces chantiers. Quelle sympathie ces compagnies témoignent-elles à l'équipage de leurs navires? Je lirai à l'honorable sénateur un article et, vu qu'il est administrateur, il pourra en faire part à ses co-administrateurs. J'emprunte cet article au *Globe* du 16 de décembre 1922:

Les dangers de la navigation des Grands lacs en hiver reparaissent. "Plusieurs gros cargo-boats sont mis en péril", dit une dépêche du Sault Saint-Marie, "par la tentative de faire le dernier voyage possible alors que les primes d'assurance le permettent encore, et l'on met en jeu la vie de maints matelots pendant que les gros bateaux se fraient péniblement un chemin à travers les champs de glace qui s'entassent et s'épaississent rapidement."

Tous les ans, on voit exposer de la même manière la vie des matelots. Tous les vaisseaux qui quittent la tête des Grands lacs après que la glace a commencé à se former courent le risque de se perdre. Les armateurs agissent comme s'ils étaient moralement tenus de continuer à transporter des cargaisons aussi longtemps que les biens matériels sont assurés. Et que penser du facteur humain? La vie n'est-elle pas de plus de conséquence que les bénéfices ou que le transport du blé et de l'avoine?

En automne, la ruée des bateaux qui transportent le grain depuis Port-Arthur et Fort-William jusqu'aux ports de déchargement dans l'Est, avant la clôture de la navigation, est un facteur essentiel de la vie économique nationale. C'est un exploit merveilleux et chaque année voit la flotte canadienne des lacs mieux outillée pour transporter aux marchés sa part des récoltes de l'Ouest. Néanmoins, pour plus de sécurité, il devrait y avoir une borne autre que la borne très dangereuse que tracent les compagnies d'assurance. Parce que l'assurance cesse le 15 de décembre, ce n'est pas une raison de faire dépendre la vie des matelots de l'état de la température jusqu'à ce jour-là. Les propriétaires de bateaux sont très tentés de prendre part à la course annuelle pour devancer le temps. Ils sont certains d'obtenir des chargements complets, d'encaisser de gros bénéfices et d'être protégés contre les pertes. Cependant, les matelots ne sont pas protégés de la même manière.

En toute saison, sur plusieurs bateaux des Lacs, le danger est au timon. Sur les lacs, il n'y a pas de ligne de flottaison, ni aucune des garanties législatives dont jouissent les marins de presque toutes les nations à l'égard de la navigation océanique. Des réformes radicales sont nécessaires afin d'augmenter sur toute la ligne la marge de sécurité; mais les bateaux des Lacs, les plus solides mêmes, ne sont pas certains de triompher dans la lutte contre les glaces et les tempêtes, au mois de décembre.

Néanmoins, un sanglot dans la voix, l'honorable sénateur plaide la cause des propriétaires de bateaux. Il pourrait nommer des compagnies qui, en ces dernières années, ont laissé des douzaines de vieux sabots couler bas dans le lac Supérieur et les autres lacs. J'ai connu des cas où tout l'équipage a déserté l'un de ces bateaux—je ne nomme aucune des compagnies—et où les matelots ont été entraînés de force à l'automne comme des moutons que l'on conduit à l'abattoir. En cas de refus, ils savent qu'ils ne pourront pas reprendre leur emploi à bord l'année suivante.