

beaucoup trop élevé. Les hommes qui seront affectés par ce bill ne sont pas, règle générale, trop bien payés. Ils sont soumis à bien des dangers; ils ont en général des familles considérables, et n'ont d'emploi que durant un certain temps de l'année. Je crois que l'honoraire que ce bill permet de percevoir d'eux est trop élevé; aussi j'espère que l'honorable ministre, dans l'intérêt des marins qui font le service sur les eaux intérieures du Canada, trouvera moyen de réduire cet honoraire à un chiffre nominal.

Je me permettrai d'attirer aussi son attention sur un autre point. Le tonnage des navires est limité, je crois, à 100 tonneaux, les bateaux d'un tonnage moindre ne sont pas tenus d'avoir un capitaine muni de certificat. Ce règlement peut avoir sa raison d'être sur le littoral de la mer, mais sur les eaux intérieures, le capitaine de navire de 50 tonneaux et au-dessus devrait être tenu d'avoir un certificat. Les navires de 100 tonneaux et au-dessus sont beaucoup employés sur nos eaux intérieures pour le transport des passagers; pour protéger la vie des gens qui voyagent sur ces navires, l'honorable ministre ferait bien, je crois, de suivre ce conseil.

Je crois que le bill, même sous sa forme actuelle, recevra l'approbation générale des capitaines et des marins sur les eaux intérieures du pays. C'est une loi qu'ils demandent depuis longtemps, et bien que je ne sois que depuis peu en cette Chambre, j'ai reçu, de personnes intéressées dans la marine, nombre de lettres me priant de recommander au gouvernement l'adoption d'un bill de cette nature.

M. BAKER: J'ai prêté l'oreille avec beaucoup d'attention aux différentes observations qui ont été faites sur ce sujet. De ce dernier je connais quelque chose, vu que j'ai tenu moi-même la mer dix-neuf ans, que j'ai passé tous les examens requis à la Trinité pour devenir capitaine de navire. Je puis donc savoir ce qu'il faut aux capitaines et aux propriétaires de navires; je dois dire que je suis excessivement content que ce bill ait été déposé par l'honorable ministre de la Marine. Le temps est arrivé, je crois, non-seulement de s'intéresser au transport des passagers; mais aussi de protéger les capitaines qui ont pris la peine de passer des examens et de se préparer dès leur jeune âge à bien remplir leurs charges.

On s'est objecté au montant de l'honoraire fixé pour l'examen; je ne crois pas qu'il soit trop élevé. Quiconque est anxieux de passer un examen et d'obtenir un certificat doit savoir que cela ne se fait pas sans donner lieu à quelques dépenses; s'il désire sérieusement en faisant cet examen se rendre digne d'une meilleure condition dans la société, non-seulement il consentira très volontiers à se donner la peine de passer cet examen, mais aussi à payer l'honoraire qui y est attaché.

On s'est aussi objecté au tonnage; la limite à 100 tonneaux est trop élevée, a-t-on dit. Je sais qu'il faut autant de soin pour manœuvrer un navire d'un tonnage restreint qu'un navire d'un tonnage considérable; de fait, il est plus facile de manœuvrer un gros navire qu'un petit.

Après l'assurance donnée par l'honorable ministre de la Marine que les droits des capitaines et des seconds seront protégés, je n'ai aucune objection à faire au bill. Je conseillerai cependant que lorsque le code des règlements pour la gouverne des examinateurs sera rédigé, il y soit inséré une clause réglant qu'il ne sera permis qu'aux sujets anglais de détenir ces certificats, tout comme celle actuellement en force concernant les pilotes du Canada. Je conseillerais aussi de composer avec soin le bureau des examinateurs. Avec ces quelques remarques, je serai heureux de contribuer à l'adoption du bill.

M. PLATT: Le bill que la Chambre considère actuellement a bien des choses pour le recommander à l'attention du public. Il a été dit avec beaucoup de vérité que les explications et la clause additionnelle ont eu pour effet de faire

disparaître les objections que quelques députés avaient au bill quand il a été déposé.

Je ne suis pas sûr, cependant, que les marins des lacs seront parfaitement satisfaits de ce projet de loi, à moins que ce dernier n'établisse clairement le caractère des examens et ne pourvoie quelque peu au caractère des examinateurs eux-mêmes.

Je suppose que c'est une affaire qui doit être laissée au département pour être par lui réglée. La plus grande crainte que j'aie entendue exprimer par les capitaines de navires et les marins sur nos eaux intérieures, c'est que les examinateurs soient choisis dans les provinces maritimes et ne connaissent pas parfaitement la manœuvre des navires dans les eaux intérieures. J'espère que les règlements qui seront faits par l'honorable ministre de la Marine concernant ces examens tendront à dissiper leurs craintes à ce sujet.

On est anxieux de savoir également si le certificat sera accordé pour le service sur certains lacs ou pour certaines routes. Si je comprends bien l'honorable ministre, telle est son intention. Nous savons que ce ne sont pas les navires qui naviguent sur un seul lac qui ont éprouvé le plus grand nombre de désastres. La catégorie des plus petits navires qui naviguent sur le lac Ontario n'éprouve que rarement des désastres. D'ailleurs, les données statistiques sur le lac Ontario constatent que le plus grand nombre des accidents arrivent aux navires qui viennent des lacs supérieurs—navires partis de Chicago et commandés par des capitaines qui ne connaissent rien du lac Ontario. Les marins qui font le service sur ce dernier lac croient qu'il ne devrait pas être permis à un seul navire partant de Chicago ou de quelque autre port des lacs supérieurs, de passer par le lac Ontario sans avoir à son bord un pilote ou un capitaine qui connaisse ce lac en particulier. Il y a encore toute une classe de marins qui connaissent parfaitement le lac Ontario et qu'on appelle quelques fois à conduire un navire directement à Chicago.

Relativement à la limite fixée au tonnage par l'honorable ministre, il semble y avoir une différence d'opinion. Ou l'honorable député de Lambton-Ouest (M. Lester) n'a pas compris l'esprit de ce bill, ou moi-même je ne l'ai pas compris. Je crois que les marins sur les eaux intérieures seraient bien plus contents si le tonnage était limité à 125 ou 150 tonneaux, au lieu d'être fixé à un chiffre moindre. Relativement aux passagers, je ne sache pas que les goëlettes de toute description sur les eaux intérieures soient dans l'habitude de transporter des passagers, et personne ne s'est objecté au bill sur le principe qu'il affecte le transport des passagers par les vapeurs. Pour ce qui a trait au commerce sur les eaux intérieures, les navires de moins de 100 tonneaux et nombre de navires de plus de 150 tonneaux restreignent leurs voyages à un seul lac, et ont des capitaines qui comprennent parfaitement la navigation sur ces lacs particuliers. Je suis convaincu que, en autant que les vies des passagers ne sont pas mises en danger par ces petits navires à voiles naviguant sur des lacs particuliers, il n'est pas nécessaire pour leurs capitaines d'avoir des certificats comme pour ceux de plus gros navires. Je concours parfaitement dans la recommandation faite à l'honorable ministre par les députés des deux côtés de la Chambre, de réduire, sinon d'abolir, les honoraires de \$5 et \$8 imposés sur les capitaines et les seconds qui se présentent aux examens. Je ne vois pas pourquoi ces hommes qui veulent embrasser une carrière spéciale seraient tenus de payer un honoraire pour obtenir un certificat. Une autre objection est celle faite à l'examen par écrit. Il y a sur ces lacs des hommes qui connaissent parfaitement tous les bancs et tous les récifs, qui pendant des années ont parcouru ces eaux avec succès, et qui dans un examen oral prouveraient leur compétence de la manière la plus satisfaisante, mais qui seraient incapables de subir un long examen par écrit. L'honorable ministre verra, je l'espère, à ce