

J'ai également une autre lettre d'un capitaine de bateau à vapeur qui a navigué la moitié de sa vie sur les lacs, et qui possède une grande expérience. Je veux parler du capitaine Dick de Toronto. Il s'exprime ainsi :

Quelques vapeurs ont été perdus pour avoir été surchargés. Par exemple, le *Waubuno* était surchargé et sans aucun doute ses faux côtés étaient pourris. Le *Columbia*, sur le lac Michigan, était surchargé ; quant à la cause du désastre, vous en trouverez les détails dans le livre de notes. Le *Jano Miller* était surchargé et impropre au service auquel il était affecté. Pour l'*Asia*, il n'est pas probable que l'on connaisse jamais le nombre exact des victimes ; la perte ne peut pas être attribuée à son incapacité de tenir la mer ni à une surcharge ; le navire n'était pas convenablement lesté ou équilibré. Si l'*Asia* avait tiré huit pieds à l'avant et neuf à l'arrière, je suis convaincu qu'il n'aurait pas sombré à moins de frapper contre un rocher, et rien ne prouve qu'il en ait été ainsi. On devrait veiller avec plus de soin que par le passé à donner une plus grande force aux bordages et aux supports des cabines supérieures et de la chambre des machines. Ce n'est pas aux modèles ou à la construction de nos navires seulement que l'on doit attribuer autant de pertes, mais à la surcharge, à la mauvaise disposition du chargement, à la vétusté, et au manque ou à l'insuffisance des réparations. L'inspection n'a jamais déterminé une ligne sûre de chargement, d'après le niveau de flottaison, et je ne crois pas que la dernière loi concernant les bateaux à vapeur l'ait demandé. C'est une chose très-nécessaire, et je suggérerais l'adoption d'une ligne de chargement différente pour le printemps et l'automne.

On a attribué la perte du steamer *Manitoulin* à une lampe brisée dont l'huile s'est répandue. Toutes les lampes de vapeurs devraient avoir des réservoirs en cuivre, comme les lampes marines de sûreté, de Piper, qui ne peuvent ni se briser ni laisser échapper l'huile. On ne devrait pas se servir de lampes de verre sur un vapeur. Les chambres de vapeurs servant à emmagasiner l'huile et les lampes devraient avoir des cloisons et des planchers recouverts de zinc ou de fer-blanc. Ces chambres devraient être tenues dans un état de propreté parfaite et être soigneusement fermées. Les steamers faisant le service des passagers ne devraient pas transporter de matières inflammables. Les vapeurs devraient être inspectés de bonne heure de manière à permettre aux propriétaires de faire les réparations requises pour que leurs bâtiments puissent supporter à mer et satisfaire à l'inspection. Dans plusieurs cas, il sera jugé nécessaire de soulever les chaudières pour s'assurer de leur état de même que celui de la coque. Ce travail ne devra être imposé au propriétaire du vapeur qu'en temps convenable. Les vapeurs sont ordinairement trop gros et difficiles à manœuvrer ; des bateaux plus légers seraient plus avantageux et plus faciles à manœuvrer ; ils devraient avoir un nombre suffisant de chaloupes de sauvetage. Il serait facile d'enregistrer les noms de tous les voyageurs prenant passage sur les vapeurs ; l'agent proposé à la vente des billets pourrait donner le nombre de billets vendus et le nom des passagers. Le comptable pourrait aussi s'assurer du nom de tous les passagers se trouvant à bord et en livrer la liste aux officiers de douane, et toute différence devrait être signalée à la prochaine escale du vapeur. Cela s'applique aux bâtiments des lacs. On ferait exception pour les traversiers.

Le *Simcoe*, de la ligne de la Compagnie de navigation de la Baie-Georgienne, avait été construit avec les restes d'une vieille barge brûlée ; il ne convenait pas à la navigation des lacs ; sa perte provient de ce qu'il ne pouvait pas tenir la mer. On a parlé beaucoup des dangers de la navigation de la baie Georgienne. Je ne l'ai jamais vue pire ou aussi mauvaise que sur le lac Ontario. Nos bateaux ordinaires des lacs, en bon état de réparations, peuvent naviguer sans danger s'ils sont conduits par des officiers compétents. On devrait faire de nouveaux sondages dans la baie Georgienne. Le capitaine Bayfield a employé si peu de temps à son exploration, et les moyens qu'il avait à sa disposition étaient si limités, qu'il ne faudrait pas s'étonner qu'il y ait bien des omissions. Dans l'intérêt de la navigation, pour les raisons ci-dessus exposées, la côte nord du lac Supérieur devrait être également l'objet de l'attention du gouvernement. Je recommanderais une inspection sérieuse et attentive de tous les vapeurs au moins une fois par année et, en cas d'accident, un second examen. Les patrons et mécaniciens devraient promptement rapporter à qui de droit tout accident survenu à la coque ou aux machines.

Ces opinions, émises par des hommes de grande expérience, ont un très grand poids, et je ne doute pas que le département de la marine et des pêcheries profite de l'information donnée. Le fait qu'un si grand nombre de bâtiments affectés au transport du blé ont péri, montre la nécessité d'adopter quelques moyens d'inspection sur les grands lacs, semblables à ceux employés pour les navires océaniques, obligeant les patrons à faire placer le blé en sacs, ou à en diviser le chargement dans le navire au moyen de cloisons. J'ai été moi-même à bord de bâtiments où le blé se trouvait si considérablement déplacé d'un côté à un autre qu'il était presque impossible de les diriger. Il est dangereux de transporter du blé en automne, lorsqu'on l'entasse dans le bâtiment sans prendre de précaution pour l'empêcher de se déplacer ou de rouler.

Je sais qu'il est très difficile, dans un pays comme le nôtre, où nous avons seulement six mois de navigation, de trouver

des matelots expérimentés qui restent six mois de l'année sans emploi. Cela doit être généralement admis ; mais on devrait toutefois choisir les équipages avec plus de soin qu'aujourd'hui. Je me suis trouvé moi-même sur ces lacs durant une tempête, et j'ai vu la plus grande partie de l'équipage, au lieu de rester debout pour aider le capitaine, se précipiter dans la cale pour y dire ses prières. Tant que vous aurez des hommes de ce genre, qui ne sont pas accoutumés à la navigation, des accidents devront se produire. J'ai entendu un capitaine raconter qu'une fois, voulant jeter l'ancre pendant une tempête, il ne put trouver un seul homme à bord pour l'aider ; le pilote et les mécaniciens étaient naturellement occupés à leurs postes respectifs.

Avant d'abandonner ce sujet, je dois dire qu'il serait nécessaire de faire une meilleure exploration hydrographique de la baie Georgienne et de la côte nord du lac Supérieur. Il y a sur ces lacs des bancs et des écueils. Les capitaines expérimentés savent où ils se trouvent, mais grand nombre de ces bancs de sable et de ces rocs ne sont pas indiqués sur les cartes marines, ou le sont d'une façon imparfaite. J'ai vu des cartes sur lesquelles les bancs de sable étaient marqués par le capitaine, et elles étaient envoyées comme exactes à l'Amirauté, sans que l'on ait exécuté aucune exploration hydrographique. Cela est encore plus dangereux que s'ils n'avaient pas été marqués du tout. Il ne serait pas très coûteux, maintenant que les bancs de sables sont bien connus, de faire une exploration qui indiquerait leur position exacte. C'est là certainement une question très importante. Je viens de lire à la Chambre une liste d'un grand nombre de bâtiments qui ont sombré ou ont été brûlés. Les habitants de mon comté ne peuvent se rendre dans leurs foyers que par les eaux de la baie Georgienne, et chaque fois qu'ils se mettent en route, ils rencontrent ces dangers. De tous les bâtiments de la ligne de la baie Georgienne qui naviguaient sur ces lacs il y a trois ans, il n'en existe plus qu'un seul, le vapeur *Northern Belle*.

Le pays souffre non-seulement des pertes de vies, mais encore de pertes matérielles considérables. Les victimes de ces sinistres maritimes étaient non-seulement des émigrants, mais des hommes qui étaient établis dans le pays ; et, bien que nous ne connaissions pas le nombre des victimes, que l'on parcourt Algoma-Est et l'on trouvera presque chaque maison dans le deuil et la désolation à la suite de la perte de quelques membres de la famille périés dans un naufrage. Au nombre des passagers qui ont péri dans l'incendie du *Manitoulin*, il y en avait plusieurs qui pouvaient rendre de grands services à un pays nouveau. Parmi les victimes se trouvait M. Robert Henry, qui possédait une fortune considérable et autour duquel s'était formé un établissement d'un millier d'habitants sur l'île Manitouline. Un de ses frères, M. William Henry, de Toronto, qui possédait également une grande fortune et s'était mis en route à l'automne pour s'occuper du règlement des affaires du défunt, a péri sur l'*Asia*. Voilà deux membres d'une famille qui ont péri sur des bâtiments différents, et ce n'est pas là un fait isolé. Il y a un grand nombre de familles, comme je l'ai dit, sur l'île Manitouline et dans Algoma-Est qui ont perdu quelques-uns des leurs sur les navires qui ont sombré ou ont été brûlés dans ces eaux.

On devrait prendre des mesures pour assurer une inspection convenable des coques et des chaudières des bâtiments, afin de ne pas sacrifier la propriété à la cupidité des propriétaires de bâtiments qui peuvent envoyer sur la baie Georgienne de vieux navires en ruines, incapables de tenir la mer.

On devrait adopter un système pour enregistrer les bâtiments. L'enregistrement pourrait se faire facilement par les employés de douane des différents ports, et leur devoir devrait être également de veiller à ce que les bâtiments soient convenablement chargés ; ils sont tout à fait aptes à juger s'ils sont surchargés ou non. Ce n'est pas la première fois que cette question a été amenée devant le public. Les