

Brunswick, la baie de Fundy, est injuste et partielle. Après le 15 novembre, aucun bâtiment ne quitte le golfe du Saint-Laurent. Les grands bâtiments, qui ont les chargements de pont les plus importants, vont au Brésil, dont il n'est pas question dans le bill. Il souligne les privilèges dont jouit la Colombie-Britannique dans le commerce de cabotage pour lui permettre de faire concurrence aux Américains. Le ministre de la Marine ne nous a pas dit que ce transport, le long de la côte de l'Amérique du Sud et autour du Cap Horn, entraînait d'importants sacrifices de vies humaines. Il demande donc au gouvernement, avec la plus grande énergie, de traiter les provinces maritimes aussi bien que la Colombie-Britannique et, dans l'intérêt du commerce canadien, de supprimer cette clause contestable. (*Bravo!*)

L'hon. M. MACPHERSON dit qu'il doit être très réconfortant de savoir qu'il n'y a pas de pertes de vies dans ce commerce entre la Nouvelle-Écosse et les Indes occidentales. Ne serait-ce pas dû au fait souligné par l'hon. M. Kaulback au cours de l'étude du bill à la Chambre, à savoir que, en moyenne, le chargement de pont transporté par les bâtiments de Nouvelle-Écosse ne dépassait pour ainsi dire pas la hauteur prévue par l'acte, c'est-à-dire quatre pieds et demi? Selon lui, le sénateur, par cette affirmation, a donné un argument très fort en faveur de la limite prévue par le bill, et la valeur de cette règle est démontrée par le petit nombre de pertes matérielles et l'absence de pertes de vies humaines. Il croit comprendre que l'opposition à ce bill à l'autre endroit vient en grande partie des représentants de Saint-Jean; mais avant que le bill atteigne l'étape finale, l'opposition a pour ainsi dire presque entièrement disparue et les opposants les plus acharnés ont tenu, avant l'adoption, à se rétracter. Il a entendu dire que le président de la Chambre de commerce de Saint-Jean avait envoyé des lettres approuvant le bill dans sa forme finale. Il est tout à fait certain que le ministre de la Marine, représentant efficace et dévoué du Nouveau-Brunswick, n'insisterait pas en faveur de cette mesure si elle était contraire aux intérêts de cette partie du Canada, comme de toute autre partie d'ailleurs. (*Bravo!*) L'expérience que nous avons du commerce de transport entre cette province maritime et les Indes occidentales, ainsi que sur le Saint-Laurent, montre indubitablement la nécessité d'un bill de ce genre qui, à son avis, ne va pas trop loin. Nous devrions commencer par là, pour ensuite poursuivre ou améliorer, l'expérience aidant. (*Bravo!*)

L'hon. M. WARK prétend que l'on n'a pas répondu à sa principale objection, à savoir qu'il est injuste d'imposer des limites aux bâtiments partant de Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick pour les Indes occidentales, alors que les bâtiments partant du Saint-Laurent peuvent transporter des chargements de pont sans aucune restriction jusqu'à des pays beaucoup plus éloignés de ce côté-ci du Cap Horn et au-delà. Il existe beaucoup plus d'arguments pour limiter ces derniers bâtiments que les autres navires. À son avis, le principe qui consiste à prescrire une hauteur uniforme de chargement de pont n'est pas valable. Il est plus juste, comme le fait d'ailleurs le bill de M. Plimsoll, de fixer la limite à une certaine distance de la ligne de flottaison. Car il y a de telles différences entre bâtiments que, ce qui s'avère un chargement

modéré pour l'un, peut représenter une surcharge pour un autre. Une différence de deux pieds de creux de cale entre deux bâtiments peut être significative. Il faut, de la même façon, tenir compte de la largeur et du tonnage du bâtiment. Selon le bill à l'étude, il y aurait un inspecteur au port d'embarquement. Il serait impossible d'appliquer à tous les bâtiments une même et unique règle, puisque la présence d'un chargement de pont est pour certains un atout en matière de sécurité.

L'hon. M. CAMPBELL, répondant aux remarques précédentes et à celles de l'hon. M. Kaulback, affirme que les lettres du Consul général à la Chambre de commerce britannique et d'autres documents ont montré l'existence d'un problème réel et qu'il faut absolument y trouver une solution. Même si le bill à l'étude ne va pas assez loin, il constitue un bon début et il sera toujours possible d'adopter d'autres mesures à une autre session. Il y a un problème, il faut y trouver une solution, et les sénateurs opposés au bill n'ont pas réussi à prouver le contraire.

L'hon. M. McCLELAN est opposé au bill parce qu'il fera tort au commerce des petits ports.

Après quelques remarques des hon. MM. Skead et Wilmot,

L'hon. M. RYAN : Si on laisse les bâtiments américains libres de transporter des chargements de pont, ils nous enlèveront la plus grande partie du commerce de transport.

L'hon. M. CAMPBELL : Le bill s'applique aux bâtiments américains dans les ports canadiens.

L'hon. M. RYAN réplique que ces navires quitteront le port canadien pour un port américain, et de là rejoindront les Indes occidentales. Si l'on veut prévenir les pertes de vies dues aux chargements de pont, il faudrait procéder par voie de conférence avec les grandes puissances maritimes. Ce serait également une erreur que d'empêcher des bâtiments de porter des espars sur le pont; car au cours du voyage, les marins sont souvent utilement employés à les préparer. Il ne voit pas pourquoi il conviendrait de mettre des limites sur ce point.

L'hon. M. CAMPBELL promet d'attirer l'attention du ministre de la Marine sur cette question.

La motion de **l'hon. M. WARK** est alors mise aux voix et rejetée par 16 voix contre 15.

L'article trois est donc réservé, tel qu'amendé, par une majorité d'une voix.

En réponse aux sénateurs,

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il veut consulter le ministre de la Marine en ce qui concerne les espars, et qu'il mentionnera la faible majorité obtenue sur l'article trois. Il propose alors que le