

sûrement que la loi soit changée par rapport à cela. Quant au montant payé pour passer les examens, je crois que ce serait un grand avantage s'il y avait possibilité de le réduire.

L'honorable ministre des Travaux Publics a mal compris l'honorable député de Portneuf lorsqu'il a supposé qu'il voulait parler d'un montant de \$8 payés annuellement. L'honorable député de Portneuf a dit que c'était un paiement définitif, mais ce montant sera trop considérable, surtout s'il s'applique aux capitaines de navires jaugeant moins de 100 tonneaux. Eh bien ! je crois que ce montant de \$3 pourrait être maintenu pourvu qu'il ne s'applique qu'aux capitaines de navires de 200 tonneaux ; et si toutefois la loi est adoptée telle qu'elle est aujourd'hui, il serait à propos de réduire le montant qu'auront à payer ceux qui passeront des examens comme pilotes et comme second. Je n'ai aucune remarque à faire sur les autres clauses du bill.

M. ROBERTSON (Shelburne) : L'une des objections que j'ai à ce bill se rapporte à l'honoraire de \$5.00 sur des certificats que ces hommes doivent recevoir s'ils ont été capitaines avant le 1er janvier 1883. Je crois que cet honoraire ne devrait être que nominal, et de pas plus de \$1.00, car je ne vois aucune raison pour qu'ils soient taxés sur leurs certificats. L'honorable ministre sait peut-être que pour ce qui a trait à la Nouvelle-Ecosse, on fait actuellement des efforts pour engager un capital considérable dans les pêcheries ; des navires d'un fort tonnage doivent être employés. On fait en outre des efforts pour s'assurer les services des habitants de la Nouvelle-Ecosse, qui depuis des années ont été engagés, comme l'honorable monsieur le sait bien, avec le plus grand succès sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve, comme capitaines de bateaux de pêche américains. J'aimerais, si la chose est possible, qu'il fût ajouté au bill une clause déclarant que les marins de la Nouvelle-Ecosse ou les Canadiens qui étaient capitaines de bateaux de pêche américains avant cette date seront compris dans les exceptions. Je crois que ce serait un moyen de les induire à prendre le commandement de nos navires. Nombre de ces marins ont toute la capacité nécessaire, bien qu'ils ne soient pas en état de passer un examen aussi rigide que celui proposé par l'honorable monsieur.

M. MITCHELL : Quand ce bill a été déposé et que les explications ont été données par l'honorable ministre, j'ai signalé la difficulté qui s'éleverait si mon honorable ami n'ajoutait pas un amendement faisant exception pour les personnes qui étaient depuis quelque temps dans le service, n'étaient ni les capitaines ni les seconds des navires de la classe à laquelle se rapporte le bill, et ne pouvaient passer des examens, vu peut-être l'insuffisance d'informations scientifiques.

Je suis heureux que l'honorable monsieur ait suivi mon conseil et ait pourvu aux besoins de cette classe. A mon sens, c'était la seule difficulté réelle relative à ce bill. L'honorable député de Saint-Jean a parlé d'une autre : la limite du tonnage. Je crois que si l'honorable monsieur le réduisait à 150 tonneaux au lieu de 200—ce qui ne serait pas tout à fait ce que demande l'honorable monsieur—cela atteindrait le but que s'est proposé l'honorable ministre en déposant ce projet de loi, qui en est un bon. Il ne saurait y avoir de doute là-dessus, et dès que l'honorable député a adopté mon avis et celui d'autres membres de cette Chambre, il a ajouté beaucoup à la popularité que le bill créera et à la justice qu'il dispensera à une classe d'hommes qui autrement n'en retireraient pas le moindre profit.

Pour ce qui a trait aux honoraires, je crois devoir dire que l'objection faite à leur montant, à quelque fondement. Les personnes auxquelles seront délivrés ces certificats me semblent être particulièrement celles qui ne devraient point payer les honoraires auxquels pourvoit le bill. Elles ont beaucoup à souffrir, travaillent durement, ont des familles considérables, et ne sont pas suffisamment protégées par la politique nationale.

M. RINFRET

Dans ces circonstances, et considérant l'accueil fait à ce bill par la Chambre et le sentiment de satisfaction générale soulevé par l'offre d'un remède et d'une plus grande sécurité à ces personnes, je crois que l'honorable monsieur serait bien d'accepter l'avis qui lui est donné dans le but d'augmenter encore la popularité de ce bill.

Je n'ai rien de plus à dire, si ce n'est que j'espère voir l'honorable ministre accepter les conseils donnés par les honorables messieurs de ce côté de la Chambre, et voir l'adoption du bill lui-même avec ces amendements.

M. DAWSON : Je concours dans les remarques des honorables préopinants pour ce qui a trait à ce bill, et plus particulièrement dans celles de l'honorable monsieur d'en face qui vient de s'asseoir. Ce bill me semble un pas dans la bonne voie, et je l'appuierai avec plaisir. Il n'y a pas de région au Canada où le besoin de ce bill se faisait plus vivement sentir que dans l'immense district que je représente, là où la navigation intérieure se fait sur un aussi vaste champ. Mon but en me levant est simplement de demander à l'honorable ministre si c'est son intention de déposer un projet de loi supplémentaire concernant la navigation dans les eaux intérieures.

M. GILLMOR : L'expérience que j'ai du cabotage tend à me faire croire que plusieurs des navires qui éprouvent des accidents sont de moins de 100 tonneaux. Je connais bien les capitaines, les seconds et les équipages de ces navires, et je ne leur ai jamais entendu dire qu'un bill de ce genre fût nécessaire. Assurément, par exemple, s'il doit avoir pour effet de protéger la vie et la propriété, il devra être utile au public, et je serais chagrin d'en combattre l'adoption. Il donnera lieu cependant à beaucoup de dépenses, parce que bien que l'honoraire soit fixé à \$5, les dépenses réelles s'élèveront dans bien des cas à \$20 et plus. Cette commission d'examineurs siégera, je présume, à Saint-Jean, et ceux qui demandent des certificats devront perdre leur temps et payer leurs dépenses de voyage et autres.

Je suis quelque peu surpris du nombre d'accidents rapporté par l'honorable ministre de la Marine. Je suis sûr cependant qu'il a étudié la question et qu'il croit dans l'intérêt public que ce bill soit adopté. J'avais cru que les propriétaires et les capitaines de navires étaient d'assez bons juges en ces affaires, mais je ne sais pas en quoi ce bill va améliorer beaucoup les choses. Il faudra assurément que le bureau des examinateurs soit aussi familier avec les connaissances requises des aspirants que ces derniers eux-mêmes. Je ne suis pas convaincu de l'utilité de ce bill, pas plus que de sa popularité. Les propriétaires de navires connaissent généralement la suffisance du capitaine et du second. Il arrive rarement que des passagers s'embarquent sur ces bateaux ; ce fait semble une garantie suffisante, car les équipages ne risqueraient pas leurs vies s'ils n'étaient convaincus de la suffisance de leurs officiers. Il est possible cependant que les examens aient pour effet de rendre les hommes plus particuliers dans l'accomplissement de leurs devoirs. J'attirerai néanmoins l'attention de l'honorable ministre sur les dimensions du navire, parce que je ne crois pas que 10 pour cent des cabotiers aient un aussi fort tonnage que 125 tonneaux. J'espère qu'il réduira l'honoraire autant qu'il le pourra, car c'en est un, il semble, assez considérable.

M. LISTER : Représentant un comté qui compte nombre de marins, je prends la liberté d'exprimer mes vues au sujet de ce bill. Mon honorable ami le député de Shelburne (M. Robertson) doit se rappeler qu'il y a d'autres places que les côtes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse où vivent des marins. Je crois que ce bill, amendé dans le sens qui vient d'être proposé, aura l'approbation cordiale des capitaines de navires et des marins. Je crois devoir, cependant, répéter ce qui a déjà été dit par d'autres, à savoir, que l'honoraire requis pour l'émission des certificats est de