

19 mai 1873

bill. Il n'approuve pas ce raisonnement. Il pense que le bill aurait peut-être dû aller plus loin et interdire aux navires de franchir le Cap Horn, mais il comprend que leur nombre est très petit.

L'hon. M. WILMOT : Il y a un commerce considérable des ports du Saint-Laurent et des provinces maritimes à destination de Valparaiso.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il salue les connaissances supérieures du sénateur sur ce point mais pense toujours que le mal, sur cette route, est loin d'être aussi grand que celui auquel le bill se propose de remédier. En ce qui concerne les Indes occidentales, le mal a été exposé, dans les termes les plus vigoureux, par un homme qui, de par sa situation officielle, possède une très vaste connaissance du sujet, M. Dunlop, le Consul général de Sa Majesté à Cuba. Il a publiquement attiré l'attention de la Chambre de commerce en Angleterre sur les victimes et les pertes en bois de construction, futaille, etc., occasionnées par le commerce de l'Amérique du Nord britannique avec Cuba. Ce consul a déclaré qu'un très important commerce a lieu entre Saint-Jean et Cuba et qu'un navire y arrivait rarement sans perdre une partie de son chargement ou subir des dommages et pertes à cause des gros chargements de bois de construction et de futaille, lesquels mettent en danger la vie des équipages. M. Dunlop a suggéré un système d'inspection et de stricts règlements en ce qui concerne généralement les chargements sur le pont. Il (M. Campbell) lit un passage tiré du document sur le sujet publié par le département de la Marine et des Pêcheries quant aux pertes en vies et navires subies par le commerce et les Indes occidentales du fait de lourds chargements sur le pont. Certains des navires ont disparu corps et biens. Le document énumère trente cas de victimes, et il désire dire que nombre d'elles au moins étaient dues au chargement sur le pont. En quelques années, trente et un navires et de nombreuses vies ont été perdus, sans compter des chargements de prix. De plus, la limite prévue pour combattre ce mal n'est ni extrême ni de nature à provoquer le refus d'un propriétaire de navire prudent, doué du souci chrétien de la vie de ses équipages. Il pense que tout propriétaire ayant un sens normal de ses responsabilités se conformerait, sans un bill de cette sorte, au règlement tel qu'il est proposé, c'est-à-dire une charge sur le pont ne dépassant pas quatre pieds six. Il ne pense pas qu'il suffît de répondre, non pas que des vies et des biens n'ont pas été perdus, non pas que ce dommage au commerce ne s'est pas produit, non pas qu'il est habituel de transporter des chargements anormaux sur le pont, mais qu'il y a un autre mal et méfait que le bill laisse de côté. (*Bravo!*) S'il existe un mal en ce qui concerne le petit commerce avec des pays au-delà du Cap Horn, il ne s'est pas imposé à leur attention comme le mal présent. Le ministre de la Marine, dont la tâche est de se familiariser avec tout le commerce du pays et de s'occuper des maux véritables, a, évidemment, de bonnes raisons pour ne pas aller au-delà de ce qu'il proposait dans ce bill. Il (M. Campbell) lit alors quelques-unes des raisons données par M. Mitchell, dans son document, pour ne pas avoir inclus le commerce de cabotage dans le bill. Il souhaite éviter une opposition inutile mais, en tout cas, le commerce avec les Indes occidentales est plus dangereux que l'autre

qui permet aux navires de se réfugier sur la côte, toutes les quelques heures, au besoin. Le bill dont la limite constitue un chargement moyen assez bon, générerait fort peu l'armateur honnête. Quarante-deux bâtiments chargés de bois de construction ont été perdus l'automne dernier entre Québec et l'Europe. On a alors attiré l'attention du gouvernement britannique sur cette question de la façon la plus sérieuse afin qu'il envisage une loi comme le bill à l'étude. Les faits et les statistiques cités ne laissent aucun doute, il existe un très grave problème qui exige une solution. C'est pourquoi il espère que l'amendement sera retiré. (*Bravo!*)

L'hon. M. KAULBACK se dit entièrement d'accord avec le ministre des Postes : il faut d'abord se demander si, en ce qui concerne les chargements sur les ponts des navires, la négligence est telle qu'il faille adopter une loi. Il demande si le sénateur en a trouvé la preuve dans le rapport très fouillé du département de la Marine et des Pêcheries, qui est sur tous les cas mentionnés le document le plus fort jamais préparé. Est-il possible de trouver un seul exemple d'un bâtiment originaire de Nouvelle-Écosse qui ait été perdu? Si l'on n'a aucune preuve, pourquoi limiter les bâtiments de cette province de la manière proposée? Les États-Unis nous offrent un bon exemple en la matière. Ils se sont montrés tout à fait sensibles à celle qui nous est demandée. À son avis, concernant le principe invoqué, le secteur privé est le meilleur juge. Aucun armateur n'est disposé à risquer indûment ses bâtiments — ainsi que la cargaison et l'assurance — ni à faire partir un bâtiment surchargé. Aussi selon lui, conviendrait-il de nous limiter aux dispositions concernant la vie humaine. Mais même en ce qui concerne le Nouveau-Brunswick, la perte de vies a été minime, compte tenu du nombre de travailleurs employés dans cette activité. Selon le rapport, un ou deux bâtiments seulement peuvent être considérés comme ayant été perdus à cause d'une surcharge. Les trente et une ou trente-deux pertes de vies mentionnées peuvent être étalées sur plusieurs années, disons dix. Le ministre aurait pu d'ailleurs préciser cette période; mais en tout cas, les pertes de vies ont été rares. Selon lui, les chargements sur les ponts constituent également une sorte de protection pour les marins; en effet, sur les bâtiments qui en étaient dépourvus, plus d'hommes ont été balayés par les flots. Cette loi s'appuie donc sur une justification insuffisante et ferait beaucoup de tort au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Écosse. L'agitation actuelle est due principalement aux naufrages qui ont eu lieu l'an dernier dans le transport du bois de construction entre le Québec et la Grande-Bretagne. Des bâtiments âgés de vingt ans en moyenne, incapables de ne rien faire d'autre, ont été envoyés à Québec pour rapporter du bois de construction et, quand la tempête s'est levée, ont été la proie facile des éléments déchaînés, sans que les chargements sur les ponts y soient pour quelque chose. À l'exemple de M. Plimsoll, qui s'est grandement intéressé à cette affaire, le Parlement britannique a nommé une commission chargée de faire rapport sur la question; si nous avions attendu ce rapport, nous aurions été mieux à même de légiférer. Il prétend que le gouvernement canadien aurait dû, pour l'instant, se contenter d'une loi concernant le transport entre le Canada et la Grande-Bretagne. La mesure législative à l'étude, qui ne touchera que les côtes sûres de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-