

CONTROLE DES BANQUES.

M. CASGRAIN : Le gouvernement se propose-t-il d'adopter, au cours de la présente session, quelque mesure relative à un contrôle plus efficace des banques du Canada ?

Sir CHARLES TUPPER : Le gouvernement étudie actuellement la question.

M. INNES : Vu les récentes faillites de banques, le gouvernement a-t-il l'intention de faire durant cette session des modifications à l'Acte général des banques, ou bien de présenter quelque mesure de nature à assurer un meilleur système de surveillance et d'inspection des banques chartées, à obtenir des états mensuels certifiés plus exacts, et à donner en général plus de garantie aux personnes dont les capitaux sont placés dans les dites institutions à titre de dépôt ou autrement ?

Sir CHARLES TUPPER : Je dois donner la même réponse que j'ai faite à la question précédente.

NAVIRES NAUFRAGÉS SUR LES GRANDS LACS.

M. DAWSON Je demande—

Un état indiquant le nombre de navires canadiens perdus ou naufragés sur les grands lacs pendant la dernière saison de navigation ; le nombre de vies perdues dans chaque naufrage, et aussi les mesures, s'il en est, qui ont été prises pour connaître la cause du naufrage dans chaque cas particulier.

En faisant cette motion je n'ai pas l'intention de soumettre le département à l'ennui de donner un rapport très détaillé. Tout ce que j'aimerais à avoir ce serait un tableau synoptique, quelque chose de court, qui n'occasionnerait pas beaucoup de travail au département tout en fournissant les informations désirées. Il y a quelques années j'ai signalé le grand nombre de naufrages et de pertes arrivés sur les grands lacs.

Pendant une courte période pas moins de douze grands navires s'étaient perdus, entraînant un très grand nombre de pertes de vie. Dans une occasion pas moins de 100 personnes périrent, dans une autre 25, dans une troisième 5, dans une quatrième 50 à 40, et ainsi de suite. Il a été impossible de découvrir le nombre réel de pertes de vie durant cette période, mais je crois qu'il a été de pas moins de 300 dans les eaux d'Algoma, par suite de naufrages. Je signalai dans le temps au gouvernement, la nécessité d'établir quelque mode d'inspection, et je suis heureux de pouvoir dire que l'on passa une loi qui produisit un très bon effet. On nomma des inspecteurs chargés d'examiner les coques des navires. Avant cette époque il n'y avait que des inspecteurs chargés d'examiner les machines. On nomma des inspecteurs de coques, qui empêchèrent un grand nombre de navires impropres au service de voyager. Mais depuis lors d'autres difficultés ont surgi. Pendant ces dernières années les navires ont été en très grande demande sur les lacs. Le commerce des lacs a considérablement augmenté, et le tarif du fret a été si avantageux que le transport est devenu une entreprise rémunératrice, qui jusque-là payait à peine. Comme conséquence plusieurs vieux pontons ont été mis en service, des navires qui étaient sous l'eau depuis des années en ont été retirés et ont été envoyés dans les bassins de radoub pour y être réparés. Pendant que l'on répare ces navires je crois qu'il est grandement nécessaire que l'inspecteur des coques les examine et voie à ce qu'ils soient bien réparés et mis en bon état. J'apprends, M. l'Orateur, qu'il y a en ce moment, dans les bassins et les chantiers d'Ontario—va sans dire que je ne parle que des navires des lacs et non des navires océaniques—qu'il y a actuellement en voie de réparation dans les divers ports et bassins d'Ontario, des navires qui ont passé des années sous l'eau ; et l'inspecteur de coques ayant été invité à les examiner et à faire un rapport, a répondu qu'il n'avait pas instruction de le faire et on n'a pas pourvu au paiement de ses dépenses.

Or, s'il m'est permis de suggérer un remède, je crois qu'il devrait y avoir une loi qui empêchât les navires surchargés ou impropres au service de voyager. Il arrive fréquemment dans Ontario que l'on envoie en voyage des navires surchargés. On transforme de vieilles goélettes en barges qui sont remorquées par des steamers, et comme conséquence, lorsque survient une tempête on les sépare des steamers et elles coulent souvent à fond. Un cas de ce genre a eu lieu cette année dans Ontario. Un navire appelé l'*Oriental*, que l'on considérait comme impropre au service, a été réparé jusqu'à un certain point, juste assez pour pouvoir flotter. Ce navire jaugeait 375 tonnes. On devait lui faire traverser le lac à la remorque d'un autre navire, et il portait un chargement de 700 tonnes de charbon ; il paraîtrait qu'il n'avait que quelques pouces de ce que les marins appellent "accastillage," c'est-à-dire entre le pont et la surface de l'eau. Il s'éleva une tempête, le steamer abandonna le navire, qui dut jeter l'ancre et coula peu après avec tout le monde à bord. Ce n'est pas là un cas isolé. Des naufrages semblables ont eu lieu sur le lac Supérieur. Un navire appelé la *Jane Hurlburt*, qui était impropre au service et avait été employé à transporter du bois de chauffage, fut envoyé à la remorque d'un steamer, dans l'automne, pour descendre un certain nombre d'hommes sur la côte du lac. Le mauvais temps s'étant élevé, ce navire devint ingouvernable, vu qu'il n'y avait ni voiles ni avirons, ni personne à bord qui pût le diriger. Lorsque la tempête commença à sévir le capitaine du steamer, afin de sauver ce dernier, coupa la haussière qui retenait le navire au steamer, et quelques instants après le navire coula à fond avec trente personnes qui étaient à bord, toutes de pauvres étrangers au pays, de pauvres terrassiers qui cherchaient du travail.

Je pourrais, M. l'Orateur, citer beaucoup d'exemples de ce genre. La cause de tous de tous ces accidents c'est le désir de faire de l'argent avec le transport du fret, et ces vieux pontons pourris sont rapiécés et mis à la remorque de vieux steamers. Voici ce qui est arrivé cette année sur le lac Supérieur. Un navire, ou plutôt une barge, comme on appelle ces navires, du nom de *Bessie Warwick*, était remorquée par un steamer lorsqu'un orage survenant, elle fut abandonnée sur le lac Supérieur. Heureusement elle atteignit la côte sans qu'il y eût aucune perte de vie. Il y a aussi eu la perte du *California*, navire canadien, dans le détroit de Mackinaw. Ce navire était évidemment surchargé de blé, et portait en outre pas moins de 700 barils de lard sur son pont. En conséquence lorsque le roulis se fit sentir, les barils de lard roulèrent de côté et d'autre et le navire coula à fond. En cette circonstance je crois que 13 ou 14 personnes périrent, les autres furent sauvées. Je pourrais citer un grand nombre d'autres exemples de ce genre, mais ce que je désire faire ressortir, c'est le besoin d'une loi qui permit au gouvernement de nommer des fonctionnaires qui empêcheraient les navires surchargés ou impropres au service de se mettre en route. Je crois que ces fonctions pourraient être remplies dans les différents ports par les officiers de la douane. Tout homme peut dire quand un navire est surchargé, et si l'officier de la douane d'un port quelconque voyait une barge surchargée à la remorque d'un steamer, il devrait avoir le droit de dire : Vous ne partirez pas comme cela, et par ce temps, parce que ce n'est pas sûr. Si l'on donnait aux percepteurs de la douane des différents ports un pouvoir de ce genre, je crois que la difficulté serait résolue, mais aujourd'hui les navires sont en si grande demande que l'état prochain, si l'on ne fait rien, je crains que les pertes ne soient plus considérables qu'elles ne l'ont jamais été.

Le département de la marine a fait beaucoup pour la navigation des lacs. D'année en année on a fait des études hydrographiques ; on a découvert des rocs et des bas-fonds que l'on n'avait jamais soupçonnés et dont quelques-uns ont très probablement causé des naufrages dans le passé.