

le fleuve et sur les lacs soient compétents à remplir cette charge. Mais je crois devoir m'opposer à la partie de ce bill qui a rapport aux examens que l'on veut exiger des capitaines et des seconds et aussi au tonnage des navires.

J'espérais, lorsque le bill a été introduit, que l'honorable ministre le modifierait, et qu'il mettrait les bâtimens au-dessous de 200 tonneaux, hors cette loi. C'est-à-dire que la loi ne s'appliquerait qu'aux bâtimens ayant plus de 200 tonneaux.

Il est un fait connu de tous ceux qui s'occupent de navigation, c'est que la route du St-Laurent de Québec à Montréal est devenue facile par le grand nombre de bouées placées sur le fleuve aux endroits périlleux et par le grand nombre de phares placés sur les deux rives.

Il suffit, en effet, d'un certain temps de pratique sous un capitaine ou pilote quelconque pour conduire sans danger et sûrement tout bateau au-dessous de 130 tonneaux.

On objectera peut-être que si la route est facile, les examens le seront aussi, et, par conséquent, il ne peut y avoir aucun inconvénient à la loi actuelle qui exige ces examens. Voici, il me semble, un inconvénient qui ne devrait pas exister, mais qui existera nécessairement sous la loi actuelle: c'est que des gens parfaitement qualifiés sous tous rapports, seront systématiquement éloignés, et refusés par des bureaux d'examineurs, pour la moindre raison ou sous le moindre prétexte, pour empêcher la compétition et diminuer le nombre des capitaines, comme on le pratique dans une certaine mesure dans tous les bureaux d'examineurs, que ce soit pour pilotage, ou pour toute autre raison.

Il résultera des abus criants de cette loi qui la feront retirer plus tard si l'honorable ministre ne la retire aujourd'hui.

Je vois en outre que l'honorable ministre oblige chaque aspirant à payer \$8 pour les capitaines et \$5 pour les seconds.

Cette somme serait insignifiante pour les pilotes dont les salaires sont rémunérateurs; mais elle sera une charge réelle si nous tenons compte des revenus restreints de ce qu'on appelle aujourd'hui la petite navigation.

Depuis quelques années on serait porté à croire que la législation a spécialement pour but non-seulement de favoriser la navigation des grands navires, mais même de faire disparaître le cabotage qui fait vivre un si grand nombre de familles dans la province de Québec.

En effet, on fait payer dans le port de Montréal, par des droits qu'on impose sur les petits bateaux, les frais de creusement du lac St-Pierre et autres, qui ne leur sont nullement utiles, et qui même leur sont nuisibles en diminuant leurs revenus.

Par une clause du chap. 43-45 Vict., on leur enlève le passage libre sur les chenaux du St-Laurent. Mais on ne se contente pas de cela; on demande aujourd'hui à la Chambre d'accepter une loi qui sera un embarras considérable pour la petite navigation et qui sera de nature à lui nuire énormément.

Je vois l'honorable député de Montmagny (M. Landry) qui m'approuve. Je suis convaincu qu'il a assez d'influence dans la Chambre pour m'aider dans la demande que je fais actuellement.

Ainsi, M. l'Orateur, je crois devoir m'opposer à la portée de ce bill qui a rapport au tonnage, et je demande à l'honorable ministre de la Marine de substituer les mots "200 tonneaux" aux mots "100 tonneaux".

Sir HECTOR LANGEVIN: M. l'Orateur, je ne puis pas laisser passer les remarques de l'honorable député de Portneuf (M. de St. Georges) sans y répondre, vu que mon collègue, l'honorable ministre de la Marine comprend mieux l'anglais que le français. Par conséquent, je ferai quelques remarques sur les observations qu'il vient de faire à cette Chambre, lesquelles ont rapport aux navires de 200 ton-

neaux dont l'honorable député vient de parler. Si je suis bien informé, la différence ou l'exception qui est faite par le bill qui est proposé par l'honorable ministre de la Marine est pour les vaisseaux de 100 tonneaux et non pas 200. Mais je suis informé que les 100 tonneaux équivalent à 175 tonneaux en capacité, et que, par conséquent, cela est suffisant pour exempter les petits vaisseaux, qui doivent nécessairement l'être par le projet de loi proposé par l'honorable ministre. Je suis convaincu que l'honorable député de Portneuf, après avoir de nouveau pesé les remarques que je fais, verra que l'exception des petits vaisseaux de 100 tonneaux sera suffisante pour sauvegarder la petite navigation. D'un autre côté, il est dans l'erreur, s'il croit que le paiement de \$8 que l'on réclame des capitaines et de \$5 des seconds sera un paiement annuel, car il est définitif. Lorsque le capitaine ou le second aura obtenu son certificat, ce certificat lui servira pour toute la vie. Par conséquent, l'objection faite par l'honorable député n'a pas beaucoup de force, vu qu'après tout cette somme n'est pas considérable, et qu'elle permettra au capitaine ou au second d'un navire d'obtenir un certificat qui lui servira pour toute la vie, sans qu'il soit tenu de subir un autre examen. L'autre objection a rapport aux chenaux. Le bill qui a été présenté et qui est maintenant loi avait été modifié par rapport à la commission du havre de Montréal. Je crois que l'honorable député n'était pas en Chambre à cette époque. Par cette loi il a été déclaré que certaines parties du chenal entre Montréal et Québec, seraient réservées exclusivement pour les grands navires à voiles et les grands navires à vapeur, et que dans les cinq ou six endroits difficiles les petits vaisseaux aussi bien que les *cageux* seraient obligés de prendre les chenaux latéraux afin de laisser libre le chenal principal pour le service des gros vaisseaux, vu que le chenal, étant étroit dans ces endroits, quand un vaisseau d'outre-mer, un gros bateau à vapeur, ou un gros navire à voiles passe dans ce chenal—et il en passe plusieurs à la fois—il serait dangereux pour la navigation de permettre dans ces occasions-là, que les *cageux* de bois, aussi bien que les petits vaisseaux, viennent se mettre dans le chemin des gros navires. Mais le législateur a eu la précaution de dire que si par la force du courant, ou par d'autres circonstances indépendantes de la volonté du capitaine ou du second, ou par la force de la tempête, les petits vaisseaux ou les *cageux* étaient lancés dans le chenal principal, ils ne seraient passibles d'aucune punition et la loi n'aurait pas d'effet. Ces petits vaisseaux ou ces *cageux* peuvent passer par le grand chenal de même que les gros navires, et je suis bien convaincu que dans la pratique, quand il n'y a pas de gros vaisseaux à vapeur, ou de grands navires à voiles en vue, je sais bien que les petits vaisseaux ou ceux qui conduisent les *cageux* de bois, trouveront toujours que le courant est assez fort pour les forcer à passer dans le grand chenal, en sorte que dans la pratique, je pense que l'honorable député verra qu'il n'y a pas d'inconvénients à craindre; et il n'y a pas eu de pétition présentée au parlement ou au gouvernement à ce sujet. J'espère donc, après les explications que je viens de donner, que l'honorable député n'insistera pas sur les amendements qu'il suggère.

M. RINFRET: Vu que je représente un comté où il y a un grand nombre de navigateurs, j'ai pris quelques informations à propos du bill actuellement devant la Chambre. Après avoir pris ces informations, je partage complètement l'opinion de l'honorable député de Portneuf (M. de St. Georges), et je crois que ce bill rencontrerait l'approbation et des navigateurs et des membres de cette Chambre, si l'honorable ministre de la Marine voulait substituer les mots 200 tonneaux aux mots 100 tonneaux.

L'honorable ministre des Travaux Publics a dit que les navires enregistrés à 100 tonneaux représentaient réellement 175 tonneaux. C'est un fait reconnu de tout le monde; mais 175 tonneaux n'est pas suffisant et il faudrait néces-