

Il est fait rapport de l'Acte pour autoriser la compagnie de chemin de fer de colonisation du Nord de Montréal à prolonger sa ligne jusqu'au terminus du chemin de fer du Pacifique du Canada, avec amendements. **L'hon. M. RYAN** propose qu'il soit accepté et que le bill soit lu pour la troisième fois. La motion est adoptée.

**L'hon. M. RYAN** propose que le bill pour incorporer la compagnie d'emmagasinage des marchands soit lu pour la troisième fois. La motion est adoptée.

**L'hon. M. REESOR** propose, appuyé par **l'hon. M. DE LÉRY**, que le rapport du Comité conjoint des impressions soit examiné le lendemain. La motion est adoptée.

**L'hon. M. MACPHERSON** donne préavis de certaines résolutions relatives à la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique.

Le bill sur les orfèvres ayant fait l'objet d'un rapport par le comité avec amendements, **l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST** en propose l'adoption.

**L'hon. M. MACDONALD** de la Colombie-Britannique demande que les amendements soient lus.

**L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST** dit que le titre du bill devrait, selon le désir du ministre des Postes, être changé pour énoncer dorénavant compagnie manufacturière de joaillerie du Canada et que les mots « à l'achat et vente » devraient être remplacés par « au commerce de » dans l'un des premiers articles; et dans le second article, le bill devrait dire au lieu de « la compagnie peut acheter telles « marchandises » peut acheter tel « outillage ». Aucune compagnie manufacturière ne peut faire affaire sans le droit de commercer, d'acheter matériel et outillage et vendre alors ses propres marchandises.

**L'hon. M. CAMPBELL** : Au lieu de proposer l'adoption des amendements, vous devriez proposer que le bill soit renvoyé en Comité général.

**L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST**, étant d'accord, propose en conséquence la motion. Adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST**, le bill dont il a été fait rapport dans sa forme amendée est lu pour la troisième fois.

**L'hon. M. CHINIC** propose que le bill pour accorder des pouvoirs additionnels à la compagnie des vapeurs de Québec et des ports du golfe soit lu pour la troisième fois. La motion est adoptée.

\* \* \*

#### BILL SUR LES CHARGEMENTS SUR LES PONTS DES NAVIRES

À l'ordre du jour du Comité général, le bill sur la réglementation des chargements sur le pont des navires : **L'hon. M. CAMPBELL**,

**L'hon. M. WARK** soutient que le bill présente une anomalie extraordinaire en ce qu'il impose des restrictions au chargement en pontée des navires quittant la Nouvelle-Écosse et la baie de Fundy pour les Indes occidentales alors qu'il permet aux navires de Montréal et Québec d'aller en Amérique du Sud, voyage plus long et plus périlleux, avec le chargement en pontée qui leur convient. Il pense, en toute justice pour les provinces maritimes, que cet article doit être éliminé et il en fera donc la proposition.

**L'hon. M. WILMOT**, tout en étant d'accord entièrement avec le principe du bill dit que, dans l'intérêt de la sécurité des hommes et des biens, la clause relative au commerce avec les Indes occidentales doit être modifiée. Il cite l'opinion de la Chambre de commerce de Saint-Jean qui s'oppose à cette législation du chargement en pontée jusqu'à ce que nos rivaux américains édictent une loi comparable. Autrement ils vont accaparer le commerce des Provinces britanniques. Il pense que ce point de vue est juste et qu'il suffirait de peu pour que le précieux commerce entre Saint-Jean et les Indes occidentales tombe aux mains des Américains. S'il est nécessaire de donner toute latitude à la Colombie-Britannique pour lui permettre de concurrencer le territoire de Washington et l'Oregon, il est également nécessaire d'éviter la discrimination contre les provinces de l'Est contiguës aux États de la Nouvelle-Angleterre. Il n'est pas d'avis de légiférer avant les Américains, à cet égard, puisqu'ils sont également soucieux de la protection des vies et des biens de leurs citoyens. Il convient de légiférer dans le cas de navires allant de Québec et Montréal vers l'Europe, surchargés de bois de construction. Bien des vies et des biens ont été perdus dans ce commerce auquel l'étranger ne peut nuire. Il y a peu ou pas de danger pour les navires des provinces maritimes commerçant avec les Indes occidentales. Un bon vent a tôt fait de les porter dans les latitudes modérées. Il ne comprend pas que de telles restrictions soient imposées à ce commerce alors que les navires de Montréal peuvent emporter des chargements aussi lourds qu'ils le veulent en Amérique du Sud et doubler le Cap Horn, voyage beaucoup plus long et dangereux. Il espère que cette disposition exceptionnelle, en ce qui concerne les provinces maritimes, sera supprimée.

**L'hon. M. CAMPBELL** dit qu'il pense que la motion et les objections qui viennent d'être faites sont sans rapport avec le motif attribué à la mesure. La motion ne visait pas à introduire un article pour interdire aux navires au pont lourdement chargé de doubler le Cap Horn, mais de supprimer la clause interdisant aux navires de se rendre aux Indes occidentales avec des chargements sur le pont dépassant une certaine hauteur. Aucun des sénateurs qui ont parlé précédemment n'a prétendu que le mal auquel le bill se propose de remédier ne demandait pas de remède. Ils n'ont pas dit qu'il n'était pas dangereux pour les navires d'aller aux Indes occidentales avec des chargements anormaux mais, en effet, qu'ils retarderaient la mesure parce qu'un autre mal touchant des navires, au cours de voyages encore plus longs et plus difficiles, n'était pas corrigé par le