

Acte pour incorporer la compagnie des travaux hydrauliques de Lachine et pour lui accorder certains pouvoirs — **L'hon. M. Ferrier**.

Acte pour modifier le chapitre 58 des Statuts refondus — **L'hon. M. Ferrier**.

Acte concernant l'intérêt et l'usure dans la province de la Nouvelle-Écosse — **L'hon. M. Kaulback**.

Acte pour incorporer la Chambre de commerce d'Oshawa — **L'hon. M. Benson**.

**L'hon. M. CAMPBELL**, sur la suggestion de l'hon. M. Girard, propose un amendement permettant de continuer pendant un certain temps l'Acte de la faillite de 1869 en raison de l'évolution des tribunaux du Manitoba. Le bill amendé est lu pour la troisième fois.

**L'hon. M. REESOR** propose l'adoption du septième rapport du Comité des impressions. La motion est adoptée.

\* \* \*

#### CHARGEMENTS SUR LES PONTS DES NAVIRES

Le Sénat se forme en comité pour étudier le bill concernant les chargements sur les ponts des navires.

**L'hon. M. CAMPBELL** déclare qu'après consultation avec le ministre de la Marine, il est prêt à modifier l'article concernant les espars de façon à autoriser les navires à porter cinq espars non chargés sur le pont, comme l'a proposé le représentant de Victoria (M. Ryan). Il propose l'adoption des amendements.

Les honorables **MM. WILMOT** et **KAULBACK** déclarent que les représentants des provinces maritimes de l'autre Chambre s'opposent totalement à ce bill. Ils recommandent une fois de plus la suppression de l'article imposant des restrictions aux navires pratiquant le commerce avec les Antilles, et l'hon. M. Kaulback propose une motion à cet effet.

**L'hon. M. CAMPBELL** répète qu'il n'a toujours pas entendu d'argument justifiant le retrait de ces restrictions, même si les navires empruntant le Saint-Laurent ont été omis dans le bill. Il s'est renseigné et a appris que cela était dû au fait que ces navires se rendent au Brésil et dans d'autres ports de l'Amérique du Sud en été et ne sont pas les mêmes que ceux de Saint-Jean, qu'ils sont mieux adaptés aux voyages au long cours et qu'ils présentent de meilleures garanties de sécurité du transport des marchandises. En revanche, les navires qui font la navette entre les provinces maritimes et les Indes occidentales naviguent en hiver; et quand leur cargaison se couvre de glace, leur poids sur le pont devient une menace considérable. Il a aussi appris que les drames qui se sont produits sur trente et un navires pratiquant le commerce entre les provinces maritimes et les Indes occidentales depuis trois ans étaient essentiellement dus, semblait-il, à un chargement excessif des

ponts. On lui a dit que la limite proposée dans le bill était une limite que respecterait de toute façon tout homme prudent, sans avoir besoin d'y être obligé par une loi. Il estime donc que, même si des mesures sont nécessaires dans d'autres directions, ce serait une erreur de ne pas profiter de cette occasion de régler un problème aussi urgent.

Après un complément de discussion à laquelle participe **l'hon. M. WARK**, l'amendement est mis aux voix et rejeté par 25 voix contre 14.

Sur la motion du ministre des Postes, le bill est lu pour la troisième fois.

\* \* \*

#### BILL SUR L'ENREGISTREMENT DES NAVIRES

Le Sénat se forme en comité.

**L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST** propose un amendement concernant l'article visant les hypothèques.

**L'hon. M. CAMPBELL** propose aussi un amendement visant à clarifier le texte en ce qui concerne la responsabilité de la Couronne en cas d'immobilisation injustifiée ou par erreur de navires. Il y aura alors une possibilité de recours contre le ministre de la Marine.

Les amendements sont adoptés et le bill est lu pour la troisième fois.

\* \* \*

#### BILL SUR L'INSPECTION DU GAZ ET DES COMPTEURS À GAZ

Le Sénat se forme en comité.

**L'hon. M. RYAN** recommande, en quelques remarques facétieuses, une amélioration des normes d'éclairage d'Halifax, de Montréal et de Toronto. À Montréal, il faudrait 16 chandelles au lieu de 14, et à Toronto 14 au lieu de 12, faute de quoi l'éclairage au gaz est insuffisant. Si Toronto décide après cela de rester par comparaison dans l'obscurité (*rives*), c'est sa faute. En tout cas, Montréal souhaite y voir un peu plus clair. Si l'on améliore la norme pour l'Ouest, on encouragera le commerce de la houille de Nouvelle-Écosse qui donne un meilleur gaz que celle de Cleveland actuellement utilisée en Ontario. Il ne comprend pas pourquoi Halifax, vu sa proximité des mines de charbon, se contenterait d'une puissance d'éclairage de douze chandelles.

**L'hon. M. AIKINS** déclare que le charbon de Cleveland ne donne pas autant de gaz que celui de la Nouvelle-Écosse, et qu'on n'a pas besoin d'autant de lumières dans l'Ouest que dans les autres régions (*Rives*). À son avis, la différence de normes tient à la différence de charbon. Halifax est satisfaite de la norme de douze chandelles. La seule raison pour laquelle on veut augmenter la