

différence suffisante et qu'elle serait remarquée immédiatement par le public. Il espère en l'occurrence que son honorable ami (M. Ryan) ne se sentira pas obligé de maintenir son opposition.

L'hon. M. RYAN dit que la déclaration du président du comité (M. Dickson) selon laquelle le comité a examiné le bill le satisfait. Il ne peut donc maintenir son opposition, bien qu'il soit toujours d'avis que les noms sont très semblables, et que cela porterait à confusion; quoi qu'il en soit, par égard pour le comité, il retire son objection.

Sur la motion de **l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST**, les amendements sont adoptés et le bill lu pour la troisième fois.

L'hon. M. ODELL soumet le rapport du Comité conjoint de la Bibliothèque contenant certaines recommandations portant sur l'obtention de renseignements illustrant le début de l'histoire du Canada.

* * *

LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT

Le Sénat est saisi des résolutions de **l'hon. M. BOTSFORD** qui recommande de mettre fin à la pratique incompréhensible actuelle des trains spéciaux et des laissez-passer sur les chemins de fer européen et nord-américain et Intercolonial.

L'hon. M. CAMPBELL explique que le gouvernement s'est penché sur ces résolutions et essaie de dépêcher des personnes d'expérience capables de présenter un rapport satisfaisant sur les changements qui devraient être apportés dans la gestion des chemins de fer gouvernementaux et la question des localités traversées par les trains. Des négociations à cet égard ne sont pas encore terminées étant donné la difficulté de trouver des personnes satisfaisantes pour ce travail. Dès que le gouvernement pourra trouver celles-ci, elles seront dépêchées sur les lieux. Jusqu'à l'obtention du rapport et avant que des dispositions ne soient prises suite à celui-ci, il espère que son ami pourra remettre à plus tard la présentation de ses résolutions. La question des laissez-passer a été étudiée par le gouvernement et il semblerait que des instructions concernant ceux-ci seront données, ce qui pourrait satisfaire son honorable ami et tous ceux qui pensent comme lui sur cette question.

L'hon. M. BOTSFORD répond qu'il ne s'obstinera pas après avoir entendu de telles explications. Il est évident que le gouvernement a décidé de procéder à une enquête concernant les travaux publics comme tous les souhaitent. À son avis, une telle initiative est nécessaire dans l'intérêt public et afin de faciliter les choses.

L'hon. M. CHRISTIE propose que la pétition de M. F.C. Caprél soit transmise au Comité des impressions. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose que lorsque la Chambre s'ajournera, elle demeure ajournée à lundi à huit heures du soir. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill visant à amender l'Acte sur le service civil soit lu pour la troisième fois. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose que le Sénat se forme en comité pour étudier le bill prévoyant d'autres dispositions concernant le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Il est fait rapport du bill qui est lu pour la troisième fois.

L'hon. M. CAMPBELL propose que l'Acte visant amender de nouveau la législation relativement à certaines matières de procédure dans les causes criminelles soit lu pour la deuxième fois. La motion est adoptée.

Sur la proposition de **l'hon. M. CAMPBELL**, le Sénat se forme en comité pour l'étude du bill sur les naufrages et le sauvetage, transmis par les Communes. Il déclare qu'après avoir étudié les suggestions du sénateur de Grandville (M. Letellier de St-Just), il n'est toujours pas prêt à modifier quoi que ce soit dans le libellé de la loi anglaise dont cette loi est une réplique. L'exemple présenté pour illustrer des difficultés possibles aux termes de la loi est très inhabituel, voire exceptionnel. Il serait très étonnant qu'une telle situation se reproduise. Il (M. Campbell) avait suggéré à l'époque qu'il conviendrait plutôt que le capitaine, qui devrait toujours être maître de son navire au cas où celui-ci serait en danger, ait toujours le dernier mot en vue d'autoriser qui que ce soit à monter à bord. Le ministre des Postes poursuit en signalant l'incohérence et les inconvénients possibles qui pourraient résulter du fait que d'autres puissent prendre des décisions à la place du capitaine alors que celui-ci est connu des armateurs et tenu pour responsable par ceux-ci. Si une situation comme celle du Bas-Saint-Laurent se reproduisait et que certaines personnes essayaient d'appliquer la loi dans le cas de personnes qui avaient risqué leur vie pour sauver un navire, les procureurs devraient se présenter devant les magistrats qui pourraient à leur discrétion imposer une amende allant d'un sou à quatre cents piastres. Une telle possibilité est cependant très peu probable.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST répond que d'après l'Acte sur l'amirauté, tout navire abandonné par le capitaine et son équipage relève de l'autorité des personnes montées à bord pour sauver l'épave.

L'hon. M. CAMPBELL rétorque que, dans le cas du *Saint-Laurent*, le capitaine n'avait pas abandonné le navire, qu'il avait simplement quitté les lieux pour obtenir de l'aide en vue de sauver celui-ci.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST répond que le capitaine avait abandonné le navire qui avait d'ailleurs erré dans les glaces pendant deux jours. Il n'y avait pas de marins à bord (il y a de cela