

dans une division ou une autre, c'était pour leur donner entière justice, afin de les mettre dans la division à laquelle ils avaient droit d'appartenir par rapport aux traitements qu'ils recevaient, et ce que nous avons fait pour eux n'a été que pour leur donner justice complète et non pas, je puis en donner l'assurance à mon honorable ami, dans le désir de commettre aucune injustice, ou parce que nous ne voulions pas reconnaître les services importants qu'ils rendaient au pays.

Je veux maintenant faire quelques remarques au sujet de la manière dont nous remplissons de temps à autre les rangs du personnel des ingénieurs, et je crois que cette pratique est propre à obtenir pour le pays de bons serviteurs tout autant que celle qui prévaut dans d'autres pays. Nous avons, monsieur l'Orateur, dans notre corps d'ingénieurs, dispersé dans tout le Canada, et je ne voudrais pas faire d'exception dans ce que je vais dire, des hommes qui font honneur au pays, qui sont capables de bien remplir leurs fonctions et qui, je crois, les remplissent de façon à servir les meilleurs intérêts du pays.

Je les crois très intelligents, et ce qui est encore de plus grande importance, je les crois absolument honnêtes, sans exception aucune, et s'efforçant de donner au pays pleine valeur pour l'argent qui est dépensé sous leur surveillance. De temps à autre, nous encourageons les jeunes gens qui graduent dans différentes écoles polytechniques, en leur donnant un emploi pendant les vacances sous la direction des ingénieurs surveillants. Si ces jeunes gens se montrent habiles dans les travaux qui leur sont confiés, nous leur donnons un emploi permanent, et à mesure qu'ils acquièrent une plus grande expérience, d'année en année, nous élargissons la nature de leurs fonctions et leur donnons des emplois comportant plus de responsabilité. C'est de cette façon que nous recrutons nos ingénieurs dans le pays, et autant que je sache, nous avons fait très peu d'erreurs dans nos nominations.

Je ne traiterai pas spécialement des travaux que font nos ingénieurs à Ottawa et dans le pays, mais je puis dire que tous ceux qui dans cette Chambre voient le travail des ingénieurs du département des Travaux publics doivent s'apercevoir que non seulement ces ingénieurs font du bon travail mais qu'ils appliquent toutes leurs énergies à donner la plus entière satisfaction à veiller à ce que les travaux confiés à leur soin soient bien et fidèlement exécutés.

Je suis très heureux que mon honorable ami ait appelé l'attention de la Chambre sur cette question. J'admets avec lui que les traitements sont petits, bien qu'ils soient plus élevés qu'ils l'étaient il y a quelques années. Tous les ans nous reconnaissons les services qu'ils rendent en leur

donnant une augmentation de traitement, dans quelques cas \$50, dans d'autres \$100, et dans d'autres, un peu plus. Nous employons l'argent mis à notre disposition par la Chambre de la manière qu'elle nous a autorisés de l'employer. Je ferai déposer avec plaisir sur le bureau de la Chambre, le rapport demandé dans la motion de mon honorable ami.

(La motion est adoptée.)

MOTION CONCERNANT ANGUS SAUVE.

M. GUSTAVE BOYER (Vaudreuil) demande :

Copie de toute correspondance, rapports et dépêches, documents et autres papiers se rapportant, de quelque façon que ce soit, à la demande d'un homestead par les membres de la famille d'Angus Sauvé, qui a fait partie de la campagne sud-africaine et qui est mort peu de temps après son arrivée dans le pays.

Sir WILFRID LAURIER: Adopté.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION GENERALE DU BILL No 48 MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. L. J. PAPINEAU (Beauharnois) propose la 2^e lecture du bill n° 48 modifiant la loi des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER: Expliquez-vous.

M. PAPINEAU: Ce projet de loi, monsieur l'Orateur, a pour objet de rappeler un des amendements apportés à la dernière session au paragraphe 1 de l'article 298 de la loi des chemins de fer, relativement aux dommages causés à la propriété par des incendies allumés par des locomotives employées par des compagnies de chemins de fer dans l'exploitation de leurs lignes. Cet article est comparativement récent; il a été mis pour la première fois dans la loi des chemins de fer de 1903 comme conséquence, je crois, de la décision rendue par le conseil privé dans la cause *Roy versus* le chemin de fer du Pacifique, cause que tous les honorables membres de cette Chambre connaissent sans doute. Cet article dit, tout d'abord, que les compagnies sont responsables des dommages causés aux biens détruits par le feu allumé par une locomotive, soit par négligence ou autrement, et que la compagnie peut être poursuivie devant tout tribunal ayant juridiction compétente. La responsabilité des compagnies est pleinement établie, mais elle est modifiée dans les mots suivants qui disent que s'il est démontré que la compagnie fait usage d'un outillage moderne et efficace, et n'a pas montré de négligence d'autre part, sa responsabilité dans tel cas, pour dommages causés par un ou plusieurs incendies allumés dans une même occasion,