

lui-même s'il était ici. Il me semble, en effet, que M. Bastedo fut chargé, l'an dernier, d'entrer en pourparlers avec les gouvernements provinciaux dans le but d'arrêter, si c'était possible, les bases d'un arrangement. C'est à cela que M. Bastedo s'employait lorsqu'il fut attaché au service des pensions, au ministère du Commerce. Il y a quelques semaines, les gouvernements provinciaux envoyaient à Ottawa des représentants qu'ils avaient chargés de discuter une question qui ne se rattachait pas directement à celle-là, mais je crois savoir que la question des pêcheries n'est pas restée étrangère aux pourparlers. Le ministre se propose de reprendre les négociations. Je n'en puis dire davantage.

M. R. L. BORDEN: Je remarque que le ministre de la Marine et des Pêcheries est maintenant à sa place; aura-t-il l'obligeance de se reporter au compte rendu de la séance afin de se mettre en mesure de répondre à la question que j'ai faite aujourd'hui même?

LE TRAITE RELATIF AUX VOIES NAVIGABLES.

M. R. L. BORDEN: Peut-on savoir quand sera déposé le traité relatif aux voies navigables?

Sir WILFRID LAURIER: Nous venons précisément de recevoir à ce sujet une dépêche que je me ferai un plaisir de déposer lundi ou mardi prochain.

1re LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 91), déposé par M. Macdonell, constituant en corporation la Prudential Trust Company, Limited;

Le 2e (n° 92), déposé par M. Geoffrion, concernant certains brevets de la Hart Otis Car Company, Limited.

1er RAPPART DU COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

M. A. H. CLARKE propose l'adoption du premier rapport du comité des ordres permanents, rapport qui est ainsi conçu:

Votre comité a examiné la partie de la pétition de la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, où cette compagnie demande une prolongation de délai à l'égard du parachèvement de ses voies autorisées, parties qui, suivant le rapport de l'examineur des pétitions relatives aux bills d'intérêt privé, n'est pas comprise dans l'avis. Ayant acquis la preuve que l'avis nécessaire se publie en ce moment et qu'il aura été affiché assez longtemps avant que le comité des chemins de fer puisse mettre le projet de loi à l'étude, votre comité propose que cet avis soit jugé suffisant.

Le tout respectueusement soumis.

A. H. CLARKE,
Président.

Sir W. LAURIER.

Monsieur l'Orateur, on m'a prié de proposer l'adoption de ce rapport en l'absence du président du comité.

M. R. L. BORDEN: Par quel moyen prouvera-t-on à la Chambre ou à un comité quelconque que l'avis nécessaire a été publié au moment prescrit? Cette motion-ci repose sur une chose probable, mais quelle certitude avons-nous que cette chose sera faite? Qui sera chargé de veiller à ce qu'elle soit faite avant que le projet de loi soit mis à l'étude?

M. A. H. CLARKE: Je serais assez embarrassé de répondre à cette question. Le président du comité étant absent, c'est moi que l'on a chargé de remplir cette formalité.

M. R. L. BORDEN: Si nous avions la certitude, par exemple, que le président du comité des chemins de fer surveillera l'affaire et obtiendra la preuve que l'on s'est conformé aux prescriptions du règlement avant de mettre le projet de loi à l'étude, cela nous suffirait; mais comme nous n'avons pas cette certitude, je ne crois pas qu'il soit possible d'agréer la motion.

Sir WILFRID LAURIER: Mieux vaut la réserver.

M. L'ORATEUR: La motion est réservée.

SUBSIDES — OBSERVATION SUR LA VERSION FRANÇAISE DES LOIS.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose à la Chambre de se former en comité des subsides.

M. E. PAQUET (L'Islet) (texte): Monsieur l'Orateur, je désire attirer votre attention sur la version française de nos lois.

En parcourant les statuts, version française de 1867 à 1903 inclusivement, année où feu M. Coursolles, traducteur en chef français, a été mis à sa retraite, il est facile de constater que les titres des compagnies de chemins de fer et autres, même des provinces autres que celle de Québec étaient en français dans la version française, sauf de très rares exceptions.

Depuis 1904, inclusivement, les noms anglais sont rarement traduits dans la version française. Dans tous les statuts français relatifs à la fusion de deux compagnies, de deux langues, le marché de la convention entre les deux institutions, formant annexes à la loi de la fusion, était traduit en français de sorte que nous avions une version française complète, un tout homogène.

Pourquoi le mode rationnel, suivi pendant de si nombreuses années, a-t-il été mis de côté?

Permettez-moi de signaler quelques anomalies frappantes: 1. Le bill (n° 8) de 1908, est intitulé: "Loi concernant la compagnie dite "The Tobique Manufacturing Company." Or cette compagnie a été incorporée