

pas sous les yeux le texte même d'une proposition commerciale. Les deux représentants du Canada sont l'honorable ministre des Finances et l'honorable ministre des Douanes; or, j'en ai la conviction, tous nous sommes sûrs qu'entre leurs mains nos intérêts ne sauraient périlcliter. Avant de passer à une autre question, permettez-moi de me faire ici l'interprète des profonds et sincères regrets que toute la députation a éprouvés, j'ai suis sûr, en apprenant, ce matin, la mort prématurée, à Washington, de l'honorable M. Hoyt, l'un des commissaires des Etats-Unis pour la réciprocité.

Le discours du trône fait aussi allusion à la sentence arbitrale rendue par le tribunal de La Haye, touchant les pêcheries de Terre-Neuve.

Depuis plusieurs années, le contrôle des pêcheries dans le nord de l'Atlantique et le conflit des intérêts engagés dans ces pêcheries avaient donné lieu à des querelles d'une haute gravité, qui menaçaient parfois de mettre en guerre les Etats-Unis avec la Grande-Bretagne. Chacun de nous a connu cette situation. En dépit de tous les accords, des traités et des projets d'entente, trop souvent nous avons vu s'élever entre les pêcheurs comme aussi entre les gouvernements d'irritantes contestations. Finalement, la question a été soumise au tribunal de La Haye, avec le résultat que nous connaissons tous. Grâce au travail habile du ministre de la Justice, notre représentant à La Haye, toutes ces difficultés ont été résolues de la façon la plus honorable pour nous.

Un mot maintenant au sujet du Transcontinental. La Chambre reconnaîtra volontiers, j'en suis sûr, l'incontestable opportunité de cette entreprise. Les vastes plaines de l'Ouest nous sont bien connues, et tous les jours il nous arrive de merveilleuses appréciations sur le nord et le centre du Canada. Un grand avenir est réservé au Nouveau-Brunswick et autres régions de l'Est, et quoi de mieux fait que ce chemin de fer pour développer les richesses latentes et de l'est et de l'ouest et du centre. Déjà, me dit-on, sur un total de 2,131 milles de parcours, gares comprises, 1,106 milles sont prêts à recevoir les rails, et plus de 800 milles sont complètement terminés. La section du Nouveau-Brunswick sera finie l'automne qui vient, et l'on a toute raison d'espérer que la ligne sera en 1913 toute prête pour l'exploitation. Il convient de féliciter les commissaires pour le bon esprit qu'ils ont eu d'adopter dans la construction du chemin les méthodes les plus récentes. Avec le vieux système de construction à bon marché, l'exploitation coûtait plus cher et, par suite, les taux de transport étaient plus élevés. Il fallait invariablement, au bout de quelques années, employer d'énormes capitaux à la réduction des pentes et des courbes, au renouvellement des ponts, et, pour ainsi dire, à la reconstruction totale du chemin.

M. McGIVERIN.

Mais comme je l'ai dit, les commissaires ont sagement décidé de faire tout autrement et l'on n'a rien épargné pour rendre sous tous les rapports aussi durable que possible l'établissement de cette ligne. Il en résultera une grande économie dans l'exploitation d'un chemin appelé à tant faire pour le développement de notre pays.

Il va être présenté à cette session une loi nouvelle sur les droits d'auteur, laquelle loi aura la plus grande importance, attendu que ses dispositions assureront au Canada un contrôle absolu en ces matières. C'est là ce qui a été convenu au cours de l'été dernier, à une conférence tenue à Londres; les autorités impériales y ont fait en faveur des colonies autonomes l'abandon de leurs droits dans une matière qui était en dispute depuis quelque soixante ans.

Pour ce qui est du chemin de fer de la baie d'Hudson, je vois avec plaisir que le Gouvernement en fait un des principaux articles de son programme, préparant par là un nouveau débouché aux grains de l'Ouest. L'ouverture de cette route a pour l'ouest du Canada une haute signification; de fait, le pays entier y est intéressé. Si en effet il convient que nous fassions produire à notre pays la plus forte moyenne possible de récoltes, il importe non moins d'assurer par des lois un transport de ces mêmes récoltes sur les marchés de l'univers aux prix les plus bas et par les voies les plus rapides et les plus directes. Et c'est là ce que nous attendons avec confiance de la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson.

Il y a aura aussi, comme à l'ordinaire, pour réclamer notre attention la loi des banques. Chacun sait que le Canada limite à dix années la durée des chartes que l'on y accorde aux banques, et ces chartes vont expirer le premier juillet prochain; d'où la nécessité d'une pareille loi, laquelle se fera sous la surveillance de l'honorable ministre des Finances. On me permettra sans doute d'exprimer ici l'espoir que l'honorable ministre pourra avant longtemps nous revenir jouissant de sa bonne santé habituelle, et je sais qu'en cela je me fais l'écho de tous les membres de cette Chambre et du public en général.

Il y aura aussi une loi traitant des conditions du travail, pour mieux assurer les recherches qui se font dans ce sens par l'administration et pour améliorer toujours davantage le bien-être de nos classes laborieuses, sur lesquelles repose dans une large mesure la prospérité du pays.

Il est un autre sujet auquel je tiens à faire allusion avant de terminer mes remarques. Je veux parler de la politique navale du Gouvernement, et je suis heureux de voir avec quelle activité et quelle énergie elle s'effectue sous l'habile et patriotique direction de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Il s'est dit bien des choses à ce sujet dans le passé, tant dans cette Chambre que dans les journaux du