

plus nécessaire à la population du Canada que des débouchés pour sa production.

Chaque année nous recevons des produits de la ferme, des mines et de la mer plus que la population du Canada ne peut en consommer et par suite nous devons trouver des débouchés à l'étranger pour le surplus de nos produits.

Quels avantages pouvons-nous espérer retirer du marché des Bahama?

Voici le rapport du département du Commerce et de l'Industrie pour l'année terminée au 31 mars 1911; il montre que les Bahama ont importé des produits pour \$1,601,201 et en ont exporté pour \$946,175; le commerce total des îles Bahama est d'environ deux millions et demi de dollars. Et c'est le marché qui est offert au peuple du Canada; c'est comme si l'on offrait un dé plein d'eau à un homme altéré pour calmer sa soif. Mais avec le Gouvernement à idées si rétrécies que nous avons au pouvoir, nous devons être reconnaissants des petites faveurs que nous recevons et même un dé plein d'eau peut être bien reçu.

Nous nous attendions aussi à ce qu'on nous annonce une mesure destinée à améliorer les grandes routes et qui serait présentée cette année pour remplacer celle qui a été battue l'an dernier par le Gouvernement et non par le Sénat, comme on l'a déclaré dans la presse conservatrice.

Ce projet de loi a été voté par la Chambre et le Sénat y apporta certaines modifications mais le Gouvernement préféra de retirer plutôt que d'accepter les améliorations apportées par le Sénat: Le projet revint devant la Chambre avec un amendement. Cet amendement portait-il le moindre préjudice aux provinces que ce projet de loi était censé favoriser? Cet amendement comportait simplement que tous les deniers appliqués à l'amélioration des routes seraient plus utilement employés s'ils étaient laissés à la discrétion des gouvernements et des législatures des provinces. De plus, il était absolument conforme à l'esprit de la Constitution de laisser aux gouvernements et aux législatures des provinces l'administration des deniers affectés à l'administration des routes publiques.

Sous l'empire de la Constitution, les routes publiques sont du ressort des législatures provinciales et il n'était que juste de leur confier l'administration de l'argent voté pour l'amélioration de ces routes. Bien plus, quand le ministre des Chemins de fer déposa son projet de loi, il déclara que le principe admis dans l'octroi des subventions aux provinces serait suivi en l'occurrence; mais, en dépit de cette déclaration, il refusa de consigner la règle dans le projet même. Quand le Sénat introduisit un amendement dans ce sens, le Gouvernement le rejeta.

Sir WILFRID LAURIER.

Plusieurs journaux ministériels ont prétendu que ce projet de loi avait été écarté par le Sénat; mais je veux qu'il soit bien compris que le Sénat, loin d'écartier le projet, n'a fait que l'améliorer et le Gouvernement, au lieu d'accepter le projet, ainsi amélioré, l'a fait rejeter, de propos délibéré.

J'espère que, réflexion faite, le Gouvernement se montrera mieux avisé et que dans le projet qui sera déposé de nouveau, le principe pour lequel le Sénat a combattu sera respecté. Cependant, l'obstination du Gouvernement m'inspire des craintes, et il est à prévoir que le projet de loi nous reviendra tel qu'il était l'an dernier.

Tout le monde s'attendait à ce qu'il serait question, dans le discours du trône, de la politique navale du Gouvernement mais personne n'a pu trouver le courage de nous dire en quoi doit consister cette politique. Dieu seul sait ce qu'elle sera, parce que, en vertu de Son omniscience, il connaît les intentions des ministres, tandis que les ministres eux-mêmes ne les connaissent pas.

Il nous est parvenu de différentes sources que les ministres sont dangereusement ballotés par les courants et les contre-courants déchaînés au sein du cabinet, et qui, en plus d'une circonstance, ont menacé de l'engloutir. Tout récemment un de ses membres les plus importants a été submergé.

Des indices nombreux, puisés surtout dans les déclarations officieuses des journaux font voir que les ministres sont variables et incertains—aussi variables qu'une matinée d'automne—ils vont sans cesse du brouillard à un clair soleil, et d'un clair soleil au brouillard.

Nous apprenons enfin que le Gouvernement a arrêté une politique navale, que ses méditations ont pris fin et qu'un projet de loi sera bientôt déposé.

Le paragraphe suivant du discours du trône laisse entendre en quoi consistera cette politique:

Durant l'été dernier, quatre membres du Gouvernement sont entrés en pourparlers à Londres avec le gouvernement de Sa Majesté sur la question de la défense navale. Il s'en est suivi d'importantes délibérations et l'on a fait connaître un état de choses qui, dans l'opinion de mes conseillers, exige impérieusement que l'effectif des forces navales de l'empire soit renforcé sans délai.

Je me permettrai de faire observer que ce langage est en contradiction directe de celui tenu à différentes reprises, par les autorités impériales. Il est en contradiction avec les déclarations du premier ministre, M. Asquith; il est en contradiction avec les déclarations de M. Churchill, le premier lord de l'amirauté. Non pas une fois, plusieurs fois, ce dernier a déclaré, dans la chambre des communes, à Mansion House, dans des réunions publiques, que l'Angleterre n'a rien à redouter de qui que ce soit, qu'elle est aussi prête que jamais à faire face à ses ennemis.