

encore, toujours en lui appliquant sa propre manière de raisonner, par quel moyen il exonère les membres d'un parti dont le chef déclarait, en 1878, que si la politique nationale devait avoir pour effet d'affaiblir les liens britanniques, tant pis pour les liens britanniques. Je lui demande aussi d'expliquer comment il peut échapper aux reproches de déloyauté quand il appartient à un parti dont l'ancien chef, sir John Macdonald, voulait bien permettre aux autorités anglaises de venir engager des soldats au Canada pour le Soudan, mais qui déclarait que ni lui ni son Gouvernement n'accorderait un seul homme ou seul dollar. Comment justifie-t-il ses accusations contre les membres libéraux de cette Chambre, lorsque lui et ses collègues de la droite ont combattu, en maintes circonstances, le traitement de faveur que le parti libéral a accordé à l'Angleterre? Quand l'honorable député aura répondu à ces questions, à la satisfaction du peuple canadien, il sera alors en état de donner à l'opposition des leçons de patriotisme.

M. MACDONALD: Le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit que si sir John Macdonald avait vécu, nous n'aurions jamais envoyé de troupes dans le Sud-Africain.

M. MURPHY: Non seulement l'honorable député de Calgary, mais presque tous les orateurs ministériels, ont prétendu que nous ne pouvons pas construire des navires au Canada et que les trois dreadnoughts vides que le Gouvernement veut offrir à la Grande-Bretagne peuvent être construits plus rapidement et plus économiquement en Angleterre. La première partie de cette proposition a été refutée si souvent que je n'y reviendrai pas. Je ferai simplement observer qu'elle est injurieuse pour nos industriels, pour nos ouvriers et pour le pays en général et que ceux qui ont proféré une pareille accusation auront à s'en repentir. Quant à l'autre partie de la proposition, quant à cette prétention que les navires peuvent être construits plus rapidement et plus économiquement en Angleterre qu'au Canada, je ne suis pas prêt à l'admettre après les renseignements qui nous ont été fournis récemment. Je ne l'admettrai comme règle générale ni dans le cas particulier qui nous occupe. Voici sur quoi je m'appuie pour parler ainsi. Le "Truth", un journal de Londres, publiait le 4 décembre 1912:

Il paraîtrait qu'il va falloir construire toute une kyrielle de navires qui seront présentés à l'Angleterre. Mais où les construira-t-on? Les chantiers maritimes de ce pays ont plus d'ouvrage qu'ils n'en peuvent faire.

Plus tard, le 6 janvier 1913, le "Daily Telegraph" publiait au sujet de la construction maritime, un article dont je citerai quelques extraits:

Dans des conditions normales, les navires se construisent plus rapidement ici qu'à l'étranger, mais, par suite des travaux pressants de toutes sortes actuellement en cours, des retards considérables se sont produits dans tous les grands chantiers privés du Royaume-Uni. Ce retardement se prolongera et ralentira la construction, même s'il ne survient pas de grèves—ce qui n'est pas improbable. Par conséquent, il n'est pas possible de se fier à cette prévue célérité de la construction britannique.

Le même journal, en commentant le budget naval dit:

Le budget de la marine s'élèvera à près de 50,000,000 de louis. Cette augmentation de quatre ou cinq millions de louis est due à plusieurs causes.

Une somme d'environ 2,000,000 de louis n'a pas été employée l'an dernier et devra être votée de nouveau; les salaires des officiers et des matelots, par suite de l'augmentation des effectifs et de l'adoption d'une nouvelle échelle de salaires, exigeront une somme additionnelle d'un demi-million à trois quarts de millions.

Mais l'augmentation la plus importante doit être attribuée au mouvement ascendant qui se manifeste dans le coût de la construction. Nous en avons la preuve dans toutes les commandes qui ont été faites dernièrement et dans celles qui seront faites dans un avenir rapproché.

Le même article dit encore:

On calcule que le coût de la construction d'un navire marchand ordinaire a subi une hausse d'environ 30 p. 100 depuis deux ans et, dans le cas des navires de guerre, la hausse n'a pas été moins remarquable.

Le prix de tout ce dont l'amirauté a besoin—canons, torpilles, armature, plaques de blindage—a augmenté sensiblement. Elle est finie la période qui a permis à ce pays de construire des navires à bon marché.

Toutes les industries auxiliaires et qui se rattachent à la construction des navires travaillant au plus haut degré qu'il soit possible d'atteindre,—car nous construisons encore la plus grande partie des nations du monde—l'amirauté éprouvera certaines difficultés à accepter les commandes qu'on voudra lui donner, dans la crainte de ne pouvoir les remplir dans l'espace de temps arrêté; dans chaque cas, les prix cotés indiquant une hausse considérable dont l'effet se fait sentir sérieusement sur les crédits notés pour la marine de guerre.

En présence de ces déclarations de sources britanniques autorisées, j'exprime l'avis que le Gouvernement ne peut plus invoquer le principal argument qui milite en faveur de la construction de ces navires en Angleterre. Si les ministres voulaient prêter l'oreille à la voie de la raison, ils se préoccuperaient de ce qu'un de leurs partisans, l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) disait en cette Chambre, à propos de cette question, le 29 mars 1909. Il déclarait alors:

La construction navale est une belle industrie qui procure du travail à un grand nombre d'hommes; c'est l'une des plus grandes indus-