

pour le peuple canadien, les députés de la gauche auraient dû formuler leur propre programme, au lieu de vouer aux gémonies la mesure présentée par le Gouvernement.

Si nous ne votons pas l'adoption de cette mesure, nous ne ferons absolument rien pour la défense de l'empire. Que prétendent donc faire les députés de la gauche? Ils veulent construire deux escadres, disent-ils; mais lorsqu'ils pérorèrent à la tribune populaire, ils se bornent à attaquer la proposition du premier ministre. Nombre de députés de la gauche ont adopté avec plus ou moins de répugnance leur programme; et dans leur for intérieur, ils sont hostiles à tout projet de flotte; seulement, ils mettent une sourdine à leurs sentiments à cet égard, se contentant d'attaquer la proposition du Gouvernement consistant à voter \$35,000,000, destinés, disent-ils, à accaparé l'attention pendant deux ou trois ans, en attendant l'élaboration d'un système permanent. Ce n'est pas ainsi qu'on doit traiter une question de pareille importance.

Le député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) a formulé quelques observations sur les industries du fer et de l'acier. Je veux qu'on stimule l'essor de toutes les industries nationales, y compris les constructions navales; seulement, je connais les bornes et les limites de notre industrie et ce serait le comble de la folie pour le Canada que de se lancer dans une entreprise comme celle proposée par les députés de la gauche. Aux yeux du député du Cap-Breton-sud, il est déplorable qu'on laisse périliter l'industrie du fer et de l'acier, et il donne à entendre que les députés de la droite voient d'un œil indifférent cette décadence. Nullement; le parti conservateur a toujours tenu à protéger toutes les industries légitimes, y compris les constructions navales; et telle est encore notre attitude aujourd'hui; seulement nous savons que les ressources limitées du Canada pour le moment ne nous permettraient pas de construire au pays même ces trois cuirassés d'escadre dans un délai légitime, et quand bien même nous pourrions les construire, il ne serait guère possible qu'ils répondissent parfaitement à nos besoins. On le sait, il faudrait importer du dehors la plupart des matériaux entrant dans la construction de ces vaisseaux. En pareille circonstance, pourquoi donc, même à cette heure tardive, les députés de la gauche ne se dépouillent-ils pas de tout esprit de parti, quand ce ne serait que pour une heure, pour ce soir? Maintenant que le chef de l'opposition a tenté l'impossible pour faire échouer la mesure présentée par le Gouvernement, pourquoi ne consentirait-il pas à la réconciliation? Quand la Chambre en viendra aux avis, à deux heures demain au matin, j'espère que les députés se prononceront tous en faveur de l'unité de l'empire,

3094

pour la défense de notre commerce, de nos industries et de nos transports. Et en cela, ils travailleront pour la prospérité, la civilisation, l'avancement de la plus grande race et du plus grand empire que le monde ait jamais vus.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL AUTORISANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "RAPID TRANSIT" DE QUEBEC.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi bill (n° 93), déposé par M. Gauthier, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer "Rapid Transit" de Québec.

Sur l'article 1er (autorisation).

M. LANCASTER: L'amendement apporté à cet article modifie la composition du bureau de direction. Quelques-uns des directeurs dont les noms figurent dans le texte primitif n'ont pas voulu accepter cette charge, et on a inséré les noms d'autres titulaires.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 1a.

M. LANCASTER: C'est la déclaration ordinaire portant que le chemin de fer est d'intérêt général au Canada.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (description des lignes de chemins de fer).

M. LANCASTER: Par le premier amendement apporté à cet article nous insérons la largeur de la voie ou l'écartement des rails. Ce détail ne figure pas encore dans le texte de la loi des chemins de fer, comme il conviendrait qu'il figurât dans l'article d'interprétation; aussi avons-nous inséré que la largeur de la voie ou la distance des rails dans l'œuvre est comme d'ordinaire de 4 pieds, 8 pouces $\frac{1}{2}$. En outre, l'autorisation proposée primitivement se trouve modifiée.

Nous avons biffé l'alinéa "a" et "b" et le paragraphe 2 demeure intact. Au lieu de "a" et "b" nous avons inséré la disposition suivante:

D'un point de la province de Québec à Québec même ou près de cette ville, vers et à travers Charlesbourg, Jeune-Lorette, Ancienne-Lorette, Sainte-Foye, Cap-Rouge, Sillery et Montcalmville; en outre, de Charlesbourg par Rivière-Jaune, Notre-Dames-des-Laurentides et Lac-Saint-Charles à Jeune-Lorette; (b) autour de l'île d'Orléans, et à travers cette île par la route la plus susceptible de réalisation.

Le paragraphe 2 du bill primitif déclarait que la compagnie:

Peut aussi construire un ou plusieurs ponts.