

trous anglais, mais infiniment plus coupables qu'eux de duplicité et de démagogie malsaine.

...

Sur l'autre point—la supériorité générale des Dreadnoughts sur les cuirassés de moindre dimension et les croiseurs rapides—sir William White affirme que, contrairement à l'opinion commune, cette supériorité est loin d'être démontrée.

A ceux des lecteurs que ces questions intéressent, aux hommes publics et aux journalistes qui désirent sincèrement chercher leurs inspirations en dehors de l'évangile des parties, des fonds reptiles ou des caisses électorales, je conseille la lecture d'une étude fort intéressante du capitaine Reid, parue dans la *Gazette* du 5 février. On y constatera ce qu'un autre homme compétent pense de notre folie navale en général et des Dreadnoughts en particulier. Il dit crûment que c'est plutôt une question de "graft" que de "craft"—en d'autres termes, que la science navale et la sécurité nationale sont sacrifiées à la cupidité des grands constructeurs de navires.

D'après l'analyse succincte que le télégraphe nous a transmise, il semblerait même que sur cette question de l'efficacité des Dreadnoughts, le pessimisme de lord Beresford rencontre et confirme l'optimisme de sir William White.

La critique du forcené amiral porterait principalement sur la mauvaise formation des officiers et des ingénieurs, le défaut de méthode dans l'organisation générale, la rareté et le mauvais état des stations de charbon, d'approvisionnements, l'absence de cales de refuge pour les grands vaisseaux.

Et alors, en quoi, je vous le demande, la construction de nouveaux vaisseaux pseudo-canadiens, "amiral" Laurier, ou impériaux, "vice-amiral" Borden, ou anglo-canadiens, "contre-amiral" Graham (du *Star*), reindiquerait-elle un déplorable état de choses décrit par lord Beresford?

...

De toute façon, sous l'un quelconque de ces régimes, nos vaisseaux—canadiens, *pur sang*, méis ou quarterons,—seraient soumis, en temps de guerre, au commandement de l'amirauté anglaise. Au reste, du moment qu'on admet le principe de la participation des colonies aux opérations navales de la Grande-Bretagne, il n'en peut être autrement.

Sur ce point, l'opinion et la politique des autorités anglaises n'ont pas varié depuis la date du mémoire du Comité de la défense coloniale. Et, après y avoir résisté en 1902 et en 1907, le gouvernement canadien a fini par y accéder.

A la conférence spéciale de 1909, où MM. Brodeur et E. Borden, allèrent exécuter le mandat que la Chambre leur avait confié par son vote du 29 mars 1909 et d'où ils rapportèrent dans leurs flancs la fameuse loi navale, le ministre de la marine impériale, M. McKenna, déclara positivement qu'il "a été reconnu par les gouvernements coloniaux qu'en temps de guerre les forces navales locales devraient être sous la direction générale de l'amirauté." (2)

L'arrangement conclu à Londres, l'an dernier, entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien ne laisse subsister aucun doute à cet égard:

16. *En temps de guerre, quand un Dominion aura mis à la disposition de l'amirauté anglaise une partie de sa marine de guerre ou toute autre marine, les navires formeront partie intégrale de la flotte anglaise pendant toute la durée de la guerre.* (3)

Ainsi, sous l'empire de la loi Laurier, nos marins et nos navires, notre sang et le produit de nos impôts, seraient livrés, en temps de guerre, à la discrétion absolue de l'amirauté, c'est-à-dire,—je ne crains pas de le répéter,—à l'autorité d'un corps que l'un des principaux officiers anglais accuse publiquement d'ignorance, d'incapacité et de trahison!" (4)

...

Ainsi loin d'affaiblir la position que nous avons prise, les accusations de lord Beresford ne feraient que la fortifier.

Du reste, impérialistes ou nationalistes ne sauraient tirer de ces révélations de conclusions définitives, avant qu'une enquête sérieuse n'en ait démontré l'exactitude ou la fausseté.

Cette enquête, c'est au gouvernement anglais, maître absolu de la flotte anglaise, qu'il maintient avant tout pour assurer la sécurité du commerce anglais et la subsistance du peuple anglais, à la faire prompte et complète.

En attendant cette enquête, le moins qu'on puisse dire, c'est que si le réquisitoire de lord Beresford change quelque chose à la situation, ce n'est assurément pas dans un sens favorable à la loi Laurier. Il ne justifierait nullement M. Borden et ses collègues de conserver dans les statuts une loi qu'ils ont proclamée mauvaise et inefficace. Il n'excuserait nullement l'abstention ou le silence des députés de Québec, d'Ontario et d'ailleurs qui ont dénoncé la loi avant leur élection—espérons qu'aucun d'eux ne nous forcera à dire: qui l'ont dénoncée simplement pour se faire élire.

Quant à nous, nous continuons de dire: la loi est mauvaise, la loi doit être rappelée. *Delenda Carthago.*

Henri BOURASSA.

(1) Voir le "XIXth Century", d'avril 1909.

(2) "Conférence Impériale, 1909". — Livre Bleu No. 29a. 1910—page 34.

(3) Texte publié par le "Canada" le 29 juillet 1911.

(4) Voir le "Devoir" du 2 février. — "Que vaut l'organisation navale de l'Angleterre?"

N.B. Cet article était écrit et envoyé lorsque j'ai lu, dans les journaux de samedi, le discours retentissant de M. Winston Churchill à Glasgow, indépendamment de sa portée considérable dans la politique internationale, ce discours du ministre de la marine semble contenir une réponse indirecte à lord Beresford et confirmer l'opinion rassurante de Sir W. White sur la supériorité de la flotte anglaise. Et surtout, il proclame hautement la détermination du gouvernement britannique d'maintenir cette supériorité et l'efficacité des moyens qu'il a à sa disposition pour effectuer son dessein. C'est un magistral soufflet aux derniers croyants ou exploités du "péri allemand." C'est un argument de plus en faveur du rappel de notre loi inutile, rétrograde et grotesque. Nous y reviendrons.