

Shefford (M. Boivin), la semaine dernière, qui a donné des chiffres que l'on n'a pas osé contredire.

Pourquoi ne pas se rendre au désir du peuple? A-t-on peur que M. Monk se réveille? A-t-on peur qu'il revienne du sud des Etats-Unis donner une autre conférence à la Côte-Saint-Paul, quand il craint de mettre les pieds dans la Chambre?

Pourquoi l'ancien ministre des Travaux publics n'est-il pas venu dans cette Chambre donner les explications que tout ministre est obligé de faire dans des circonstances semblables? L'a-t-on empêché de venir? L'a-t-on supplié de ne pas venir? Nous l'ignorons. Pourtant, c'est un fait bien connu qu'il diffère d'opinion avec le Gouvernement sur cette contribution de 35 millions, M. Monk demandait un plébiscite avant toute contribution, et il est parti quand on le lui a refusé.

Il a eu un moment de courage qui n'a pas duré et qui a été suivi d'un mouvement de lâcheté. Il a eu un mouvement de courage que les autres ministres français du cabinet n'ont pas eu; mais ce mouvement n'a pas duré.

Le bénéfice que cet acte de courage lui a valu dans l'estime du peuple et dans la mienne—si elle peut compter pour quelque chose—il l'a perdu en se faisant l'instrument et la créature du Gouvernement, en n'osant pas venir sur le parquet de la Chambre expliquer sa conduite.

Mais, il y a plus, à la Côte-Saint-Paul, il y a quelques jours, discutant la question de la clôture, il s'exprimait contre le principe de cette mesure et blâmait ceux qui étaient en faveur de la contribution. Cependant, le même jour, le vote se prenait en Chambre, et l'on voit dans le procès-verbal que M. Monk, absent, avait pairé. S'il eut voté, il aurait donc voté avec ceux qui proposaient cette mesure pour forcer le Parlement à adopter la contribution qu'il dénonce.

Quelle logique dans la conduite d'un ancien ministre de ce Gouvernement! Mais ses collègues, les députés nationalistes, qui ont tant confiance dans le premier ministre, où était donc cette phalange le jour du vote? Pas tous, mais plusieurs d'entre eux que nous connaissons bien, étaient cachés dans les corridors.

Je termine, parce que monsieur le président me fait signe que mes vingt minutes sont expirées. Je termine en disant que je voterai contre le bill, et je déclare de nouveau que je suis en faveur d'une marine basée sur la résolution du 29 mars 1909, marine construite, montée et dirigée par le Parlement canadien.

M. COCKSHUTT: Le coût d'une flotote canadienne est une question qui a provoqué force débat sur ce qu'il est possible de faire au Canada, et à cet égard on a mainte-

fois invoqué l'exemple de l'Australie. Je tiens à mettre sous les yeux du comité un article de la "National Review" de février dernier, qui met bien en lumière l'attitude actuelle de l'Australie.

Mais, depuis 1909, le système des flottes coloniales a été mis au rancart, en ce qui concerne l'Australie, du moins. Le gouvernement australien n'a probablement jamais prétendu que les ambitions locales ou les sentiments impérialistes du peuple de l'Australie se contenteraient de quatre croiseurs et de six contre-torpilleurs. Cette flotte était évidemment insuffisante pour la protection du commerce maritime australien. En outre, la suprématie générale de la marine britannique en matière de course aux armements en Europe déclinait constamment, au point de vue de la statistique, et à peine avait-on adhéré à l'agitation en faveur d'un plus grand nombre de dreadnoughts qu'on y renonça, c'était insuffisant. Le gouvernement ordonna la construction des navires projetés; mais éperonné par l'enthousiasme populaire, il annonça qu'il fallait faire davantage et demanda à l'amirauté d'envoyer un expert en matière navale pour donner son avis sur la création d'une marine locale de bien plus fortes proportions. Cet expert, l'amiral sir Reginald Henderson, se rendit en Australie en 1910 et présenta ses propositions vers le commencement de l'année suivante. Il examina presque toute la ligne côtière de l'Australie; car, il devait faire rapport non seulement sur le nombre des vaisseaux demandés, mais encore sur l'outillage convenable des ports, sur la défense côtière, l'enrôlement et l'instruction des marins. Son rapport, fort lucide et très complet, fut promptement adopté par le gouvernement australien. Le rapport demandait la construction de huit croiseurs de première classe ("Invincible" perfectionné) de dix croiseurs protégés, de dix-huit contre-torpilleurs, de douze sous-marins, de quatre bâtiments-dépôts et navires-ateliers, soit une totalité de cinquante-deux.

Il portait à 15,000 l'effectif des équipages. Le coût de construction est de 23 millions et demi de livres sterling, répartis sur une période de vingt-deux ans. Si on ajoute, toutefois, les frais d'entretien, du personnel et des réserves, la dépense s'élève à £73,000,000 pour cette période, et il y a en outre, les frais adhérents aux travaux et aux ports de la marine, estimés à £15,000,000, bien que récemment le ministre de la Défense ait nié que cette dépense atteindrait ce chiffre. Si on admet, toutefois, pour le moment, l'exactitude de ce dernier item de £15,000,000, le coût du système naval australien d'après le projet Henderson atteint £88,000,000, soit une moyenne annuelle de £4,000,000. L'amiral Henderson a dressé un tableau financier où la dépense annuelle du début est d'environ £2,500,000 et s'élève rapidement à près de £5,000,000 pour la dernière année.

On a cité l'Australie comme exemple, et on a dit que le Canada devrait marcher sur les brisées de cette colonie. Le député de Saint-Jean (M. Pugsley) a prêché l'évangile selon saint Jean, mais cet évangile ne renferme pas le salut pour l'empire britannique. Cet évangile de saint Jean on nous l'a prêché, vingt jours durant—si je ne me trompe, cet honorable collè-