

Gouvernement qui consiste dans l'achat et la construction de navires en bois, je la crois excellente et le peuple canadien donnerait raison au Gouvernement s'il voulait construire vingt navires au lieu de deux, car nous en aurons besoin. Ce ne sera pas trop de vingt navires en bois, car nous ne pourrions d'ici à trois ou quatre ans, nous procurer les plaques requises dans la construction de navires d'acier, et ce serait attendre trop longtemps, si nous voulons augmenter l'exportation des articles manufacturés en ce pays: Une des raisons contre le développement de l'industrie des munitions dans notre pays et qui ont déterminé la fermeture des fabriques de munitions, c'est que nous n'avons pas les navires requis pour l'exportation des obus. Je me rappelle avoir vu empilés dans une cour de 8,000 à 10,000 tonnes d'obus et de lingots d'acier destinés à la Grande-Bretagne, et déjà attaqués par la rouille, à cause du manque de navires.

L'honorable député prétend que le capital privé devrait construire les navires. Mais tout le capital privé qui pourrait être consacré à cette industrie, s'y trouve engagé, et le Gouvernement doit obtenir tous les vaisseaux qu'il pourra se procurer et continuer à les utiliser comme il l'a fait jusqu'ici. Il semble absurde de prétendre que le Gouvernement ne fait pas son devoir, en matière de construction de navires. L'industrie de la construction des navires, au Canada, est plus florissante que ne l'est la fabrication des obus ou toute autre industrie, même l'industrie agricole, et voilà pourquoi il est absurde de prétendre que le Gouvernement ne fait pas son devoir envers cette industrie. Je le répète, il est absolument nécessaire pour ce pays que le Gouvernement relie l'Est à l'Ouest, au point de vue du commerce. Lorsque le gouvernement des Etats-Unis, construisit le canal de Panama, il y a deux ans à peine, il adopta une loi décrétant qu'il ne serait permis à aucune compagnie de chemin de fer d'exercer l'industrie des transports par steamships dans ce canal. Le peuple américain prétendit que toute ligne de steamers passant par le canal devait être sous la haute main du gouvernement des Etats-Unis. Nous marchons donc sur les brisées des Américains. Un grand nombre des vaisseaux que l'on construit maintenant—ces mille navires mentionnés par l'honorable député—sont affectés à ces mêmes transports. Allons-nous rester en arrière des Américains? N'est-il pas nécessaire que nous exerçons notre commerce comme le font nos voisins? Je le répète, le Gouvernement est ample-

[M. Currie.]

ment autorisé à prendre cette attitude, et si nous devons exploiter un grand réseau de chemins de fer comme celui que nous avons, il faut y ajouter, comme complément le service maritime. Nous avons utilement employé le temps de la Chambre, en faisant voir l'ignorance absolue des honorables députés de la gauche en matière de construction de navires.

M. SINCLAIR: L'honorable député voudrait-il bien nous dire quel genre de navires le ministre de la Marine fait construire? Nous ignorions que le ministre fait construire un grand nombre de navires et cela m'intéresse. S'agit-il de navires en acier ou de navires en bois?

M. CURRIE: Le ministre de la Marine soumettra le budget de son département à notre étude, et alors il donnera à cette Chambre tous les renseignements voulus.

M. MACLEAN (Halifax): Je ne vois rien qui empêche l'honorable député de nous renseigner de la façon la plus complète sur n'importe quel sujet.

M. CURRIE: Le ministre, paraît-il, fait construire des navires en bois et des navires en acier.

M. SINCLAIR: L'honorable député vient de nous dire qu'il était impossible de construire des navires en acier au pays.

M. CURRIE: Les entreprises ont été adjudgées avant la période d'activité.

Somme requise pour payer l'achat du chemin de fer Québec-Montmorency-Charlevoix, du chemin de fer Québec-Saguenay, du chemin de fer Lotbinière-Mégantic, et l'outillage, les dépendances et les immeubles employés relativement à ces chemins de fer, devant être acquis d'après une loi adoptée à la dernière session, et pour pourvoir au coût du parachèvement, de l'outillage et de l'exploitation desdits chemins de fer—les frais d'exploitation devant être imputables sur le revenu—(A voter de nouveau), \$3,667,745.07.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre expliquera-t-il comment on en arrive à ce montant de \$3,667,745.07? Il m'intrigue d'apprendre comment le ministre s'y est pris pour calculer jusqu'à ces 7 cents. Ce sera le juge de la cour d'échiquier qui fixera le montant.

L'hon. M. COCHRANE: Nous avons inscrit au budget, l'an dernier un crédit de \$4,000,000 et l'écart entre ce montant de \$3,667,745,07 et \$4,000,000 a été dépensé l'an dernier, en travaux de construction.

L'hon. M. PUGSLEY: Je serais curieux de savoir comment le ministre est arrivé à ce montant de \$4,000,000. D'après la loi,