

ce, et que le reste était destiné à l'exportation. Mais la subdivision qu'a faite cet honorable sénateur accroît considérablement la quantité totale. Il nous a dit que cinquante millions de boisseaux ont été exportés via le port de Montréal, et cent soixante-dix-neuf millions de boisseaux avaient pris la route de Buffalo. Ce calcul que je signale est peut-être dû à ce que cette partie du discours de cet honorable sénateur a été mal rapportée.

L'honorable M. BENNETT: Les chiffres que j'ai donnés comprennent les opérations de deux années.

L'honorable M. CASGRAIN: Dans l'espace de deux ans, dites-vous? Le discours de l'honorable sénateur ne parle pas de deux années; mais ce point se trouve être éclairci par l'explication qui vient d'être donnée.

Espérons, messieurs les sénateurs, que l'honorable M. Ballantyne pourra donner suite à son programme naval. Quand des ministres se conduisent bien, ils sont approuvés même par les journaux de l'opposition. Je ne fatiguerai pas la Chambre à lui lire des extraits de journaux; mais plusieurs articles de journaux ont traité la question d'une marine marchande canadienne.

"Une marine marchande canadienne", tel est le titre d'un article publié par le journal "Le Canada", l'organe du parti libéral. Ce journal loue la politique de l'honorable M. Ballantyne. Plusieurs autres articles, sous ce titre: "Une marine canadienne" ont été également publiés. Ces articles expriment le désir que le ministre de la Marine redouble d'énergie en matière de construction de navires. Tous reconnaissent que notre trafic a besoin de nouveaux navires, etc. Je suis heureux que cette politique navale du gouvernement unioniste émane de la politique du parti libéral, et je vois avec plaisir que M. Ballantyne y est resté fidèle. Dans le Sénat, en 1910, j'eus l'honneur de m'exprimer dans les termes suivant relativement à la marine canadienne:

"Le Canada est très avantageusement situé pour la construction navale. Dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, nous avons, comme je l'ai dit déjà, d'immenses dépôts de charbon, et, grâce à la politique progressive du gouvernement actuel, nous fabriquons maintenant dans la Nouvelle-Ecosse et le Cap-Breton la meilleure qualité d'acier, et l'on m'a suggéré, il y a un instant, que, pour avoir des vaisseaux de guerre munis d'une cuirasse d'acier de première classe, il faut que l'acier soit fondu par le procédé électrique. Ce procédé est praticable en Canada, puisque ce dernier possède une force hydraulique de vingt-cinq millions de chevaux-vapeur, dont dix-sept millions se trouvent dans la province de Québec. Nous avons en Canada

L'hon. M. CASGRAIN.

un autre métal indispensable pour la fabrication de plaques d'acier. Le Canada possède, en effet, le nickel, et il en approvisionne presque la monde entier. Le nickel constitue un alliage des plus précieux. La Nouvelle-Calédonie, possession française, est le seul endroit autre que le Canada, où le nickel se trouve en quantité considérable; mais la production en est encore très faible dans cette île française.

Voilà ce que j'ai dit en 1910, et j'ai ajouté:

"Il est inutile de dire qu'en temps de guerre l'exportation du nickel devrait être prohibée.

Je regrette que cette prohibition n'ait pas été décrétée, et, comme elle ne le fut pas, le sous-marin allemand, le "Deutschland" a pu comme on le sait, transporter en Allemagne une grande quantité de ce nickel. Les Allemands ont pu en obtenir beaucoup du Canada, et les autorités du Canada, qui laissent sortir de notre pays une certaine quantité de ce précieux métal, commettent, suivant moi, un crime—

Et puis, j'ajoutais, dans mon discours de 1910, ces mots:

... et à moins que les nations hostiles ne puissent obtenir du nickel de la Nouvelle-Calédonie elles devront fabriquer leur acier sans l'allier au nickel.

Si la Nouvelle-Calédonie avait toujours appartenu à la France, l'Allemagne n'aurait jamais pu obtenir du nickel de cette île.

"On n'a pas besoin d'être métallurgiste pour savoir qu'aucun autre métal ne peut être substitué au nickel dans la fabrication des plaques d'acier....

Espérons aussi que nos chantiers maritimes seront bientôt transformés en établissement modernes, où les vaisseaux marchands pourront être construits, et que nous aurons assez de navires pour transporter dans les diverses parties du monde, sous la protection du drapeau britannique, les moissons dorées provenant de nos immenses champs de l'Ouest, ainsi que nos farines superfines sorties de nos minoteries. Espérons encore que nos forêts illimitées de bois mou soient exploitées et transformées en excellent bois de pulpe.

L'intention de construire des navires de commerce est bonne et j'espère que le gouvernement continuera cette politique et qu'il pourra ainsi procurer de l'ouvrage aux ouvriers. La compagnie dite "The Dominion Iron and Steel Company" est actuellement en voie d'établir une grande usine au Cap-Breton pour la fabrication de plaques à bon marché. On pourra à l'avenir, grâce à cet établissement, se procurer en Canada des plaques d'acier. On peut me dire que le coût de construction de navires en Canada sera plus élevé qu'en Angleterre. C'est très vrai, et nous l'admettons tous; mais lorsque nous avons commencé en Canada à fabriquer des cotonnades—et cela est de notre temps—on disait partout qu'il était absurde