

Chambre, un groupe de population prospère et industrielle, dont les ancêtres étaient des marins, constructeurs de navires, à l'époque où il se construisait des navires dans notre pays. N'y a-t-il pas lieu d'espérer que les descendants de ces marins et constructeurs de navires seront en mesure de faire aujourd'hui ce que leurs ancêtres faisaient il y a soixante ou soixante-quinze ans?

Mais les experts de la marine anglaise sont eux-mêmes en faveur de l'idée d'une marine de construction canadienne. Sir William White, chef des constructions navales de la Grande-Bretagne, s'exprime en ces termes :

Nombre de Canadiens en vue dont les opinions sont dignes de respect préféreraient suivre la ligne de conduite récemment adoptée par la Nouvelle-Zélande, et voter une subvention en argent destinée à grossir le budget de la marine anglaise, la somme ainsi votée devant être appliquée suivant que le décide l'Amirauté, qui est laissée libre de construire le nombre et le genre de navires qu'elle jugera convenable, de prendre des mesures pour leur équipement, et de les utiliser dans un service quelconque, comme unités de la marine royale. Ce serait là, assurément, une mesure simple, n'entraînant qu'un minimum de dépenses, pour fins de construction, d'armement, d'équipement et d'entretien, et qui assurerait l'achèvement à brève échéance de ces auxiliaires de la flotte. D'autre part, le projet préconisé par le gouvernement canadien, et qui, si je ne me trompe, à l'approbation de la masse des habitants du Dominion, a sa raison d'être dans les circonstances, présente certains avantages très nets et tend à inspirer aux habitants plus d'intérêt pour la flotte, tout en facilitant le recrutement de Canadiens pour la marine de guerre de l'empire. Le gouvernement de la confédération australienne a adopté une ligne de conduite semblable à celle préconisée par les gouvernements canadiens, et avait décidé de pourvoir à l'établissement d'une marine qui fut sienne avant même que des mesures eussent été prises pour la convocation du congrès de la défense impériale de cette année. Simultanément, l'Australie renonçait à voter la contribution annuelle ou la subvention en argent au budget de la marine anglaise, pratique en vigueur depuis 1888.

Je dis que le projet de création d'une marine de construction canadienne serait beaucoup mieux vu du peuple canadien qu'un projet de contribution en argent à l'échiquier anglais. La force du sentiment national s'affirmerait beaucoup moins énergiquement au Canada si les sommes contribuées par nous étaient dépensées sans notre concours en Angleterre, au lieu d'avoir une marine à nous, composée de navires construits sous nos yeux, dans nos chantiers et pourvus d'équipages composés de Canadiens. Au début, ces navires ne seront pas construits dans des conditions aussi favorables qu'en Angleterre, je l'accorde. La dépense sera plus lourde, je l'accorde encore. Mais à toute chose il faut un commencement. J'ai foi dans l'a-

M. LEMIEUX.

venir du pays, et il importe de stimuler la fierté du peuple canadien. S'il fallait accepter la manière de raisonner des honorables députés de la gauche, nous devrions faire revenir ici les garnisons anglaises. Ces garnisons ont été rappelées; nous nous sommes chargés du soin des forteresses d'Esquimaux et d'Halifax. Nous avons déjà notre propre milice; n'est-il pas préférable que nous formions nos propres marins, plutôt que d'enrôler, non pas des Hessois, comme jadis, mais des marins de la métropole, dont celle-ci pourrait utiliser les services dans la mer du Nord et dans la Manche? N'est-il pas préférable que nous ayons des matelots canadiens tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique? Il importe que l'industrie de la construction des navires ne soit pas restreinte à l'Angleterre, mais qu'elle soit étendue au Canada. Telle a été l'opinion exprimée par lord Milner, lorsqu'il visita notre pays il y a quelques mois. Telle est l'opinion de cet illustre homme d'Etat canadien, sir Charles Tupper, et qu'il exprimait dans une lettre adressée aux journaux il y a quelques mois, pleine de l'espoir que le leader de la gauche resterait fidèle au programme adopté unanimement dans cette Chambre le 29 mars 1909. Qu'on me permette aussi de citer sur ce point l'opinion d'un journal conservateur, d'un journal éclairé, je veux dire l'"Evening Journal", d'Ottawa :

La construction au Canada d'une flotte canadienne veut dire que l'argent sera dépensé au Canada, qu'on établira au Canada des chantiers de construction et des écoles de marine, que les navires seront construits chez nous, par des ouvriers canadiens, que l'achat des matériaux se fera ici, que d'autres industries canadiennes en recevront de l'encouragement. Cela veut dire aussi que les villes canadiennes vont recevoir une nouvelle impulsion, une nouvelle infusion d'esprit national et de confiance en soi, cela veut dire encore la suppression de toute occasion de froissement avec la métropole. Au contraire, le projet d'une contribution en argent veut dire que l'argent des Canadiens sera dépensé en Angleterre, qu'il en pourra résulter des froissements, de l'irritation, du mécontentement, ici et là, quant au chiffre de la contribution, quant à l'emploi qu'on en fait. Dans ces conditions, on ne saurait s'attendre à ce qu'il se manifeste d'esprit de suite.

Voilà des raisons qui militent toutes fortement en faveur de l'adoption du programme préconisé cet après-midi par le très honorable premier ministre.

Mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier, nous dit qu'il regarde cette marine comme un jouet ridicule, tandis que dans la province de Québec, il la considère comme une extravagance. Monsieur l'Orateur, j'aurais cru que mon honorable ami aurait eu plus de fierté. Voici une liste de pays indépendants, dont la population n'exède pas 10 millions, et, dans plusieurs cas,