

J'ai donné à cette Chambre tous les renseignements possibles, et on ne m'en demandera pas davantage, j'espère. Il est un fait, toutefois, qu'il faut bien mettre en lumière; c'est que les trois vaisseaux actuellement en discussion au Canada sont absolument nécessaires à partir de 1916 pour la défense mondiale de l'empire britannique, indépendamment des besoins de la Grande-Bretagne dans les eaux nationales; qu'ils joueront un rôle réel dans la défense de l'empire, et que, s'ils viennent à manquer, il se produira une lacune qu'il ne sera possible de combler que par de nouveaux sacrifices qu'il faudra faire sans trop de retard.

En présence de pareils faits, je pose sérieusement la question à cette Chambre: convient-il que certains députés affirment que les vaisseaux canadiens sont de surcroît, superflus et un inutile fardeau, et n'est-il pas également imprudent d'affirmer, comme le font des députés de l'autre côté, que ces vaisseaux devraient être de surcroît, superflus et un inutile fardeau? Ces deux manières de voir sont également fausses et nuisibles à nos intérêts et, je dois le répéter, les vaisseaux canadiens sont absolument nécessaires à la défense mondiale de la Grande-Bretagne dans son ensemble, à dater de la fin de 1915 ou du commencement de 1916. Leur nécessité n'est pas la mesure de leur valeur. La valeur de cette aide dépasse de beaucoup le coût de ces vaisseaux. Nous pouvons nous-mêmes, au besoin, construire trois navires. Jamais le Parlement n'a refusé de voter les fonds voulus pour ce que les ministres responsables ont jugé nécessaire à l'accomplissement légitime des devoirs de la Couronne. Cette jeune et grande nation qui vien de l'avant, avec toute sa puissance et les possibilités incalculables de son avenir, rendre témoignage à la vitalité de l'empire britannique, ce fait-là seul a déjà créé dans le monde entier une impression de toute autre valeur que nombre de dreadnoughts, impression qui aboutit à assurer la sécurité de l'empire et la paix mondiale.

Voilà l'aveu fait en toute franchise par M. Winston Churchill: c'est que si ces trois navires ne viennent pas s'ajouter au service mondial, ce sera là une grave déception pour la Grande-Bretagne. Si ces navires viennent à manquer, quelque autre partie de l'empire britannique devra combler la lacune et fournir pareille aide.

Il est une autre observation que je désire formuler et consigner au compte rendu à titre documentaire. On a souvent affirmé que l'Australie construit ses propres vaisseaux. On a maintes fois répété que le Canada, à l'exemple de l'Australie, doit entreprendre la construction de sa flotte. Jusqu'ici l'Australie n'a guère avancé dans cette voie. Elle n'a encore construit que quelques petits navires, et quelques-uns de ceux qu'elle a construits, elle les a importés presque entièrement de la Grande-Bretagne, et on s'est borné à en assembler les diverses parties au pays même. Le dernier vaisseau ajouté à la flotte australienne est le "Melbourne". J'ai sous les yeux le souvenir commémoratif de l'arrivée du "Melbourne" à Port-Philippe, le mercredi, 26 mars 1913. Je cite:

M. AMES.

L'auteur des plans du "Melbourne" est sir Philip Watts, constructeur en chef de la marine, et le constructeur Cammell, Laird & Compagnie de Birkenhead. Vu sa vitesse et sa puissance, le "Melbourne" peut être considéré comme le prototype d'une nouvelle catégorie de croiseurs légers. De la ville même qui lui a servi de parrain, le "Melbourne" emprunte la devise: "Vires acquirit eundo". "Il acquiert de nouvelles forces en marchant."

Vient ensuite la description du "Melbourne", ce n'est ni un grand cuirassé d'escadre, ni un dreadnought. Même ce petit bâtiment, il a fallu le construire en Grande-Bretagne. Voici la description:

Détails: Déplacement, 5,600 tonnes; machines, turbine Parsons, développant 22,000 chevaux-vapeur; vitesse, 26 nœuds; longueur, d'une extrémité à l'autre, 456 pieds; barrots, 49 pieds 10 pouces; tirant, 15 pieds; armement, 8 canons, de 6 pouces; deux tubes torpilles; effectifs, 390 officiers et hommes. Mis en service à Birkenhead le 18 janvier 1913; a quitté l'Angleterre le 26 janvier; arrivé à Freemantle le 10 mars; à Port-Philip, le 26 mars.

M. MACDONALD: Est-ce que le gouvernement australien ne construit pas un navire dans les chantiers de construction de la Nouvelle-Galles du Sud?

M. AMES: Les Australiens essaient de construire quelques-uns de leurs vaisseaux.

M. MACDONALD: Ils font la tentative, dites-vous?

M. AMES: Ils font cette tentative. Ils ont éprouvé de longs et graves retards, et les navires lancés, me dit-on, ne sont que de petits navires.

M. ETHIER (texte): Monsieur le président, avant que le sacrifice de la liberté de parole soit consommé dans l'enceinte de ce Parlement, avant que la règle arbitraire de la clôture soit appliquée dans tout son monstrueux mécanisme, je veux faire quelques remarques pour compléter celles que j'ai déjà présentées sur le sujet, le 6 mars dernier, à raison des événements qui se sont produits depuis.

Permettez-moi, monsieur le président, avant d'entrer dans le mérite de la question, de vous faire remarquer que depuis que la clôture est appliquée, on dirait que les honorables députés de la droite sont sortis du mutisme dans lequel ils se sont renfermés depuis le 5 décembre dernier? Est-ce une autre manière d'imposer la clôture à l'opposition en lui enlevant les quelques heures qui lui restent pour discuter cette question? A raison de vingt minutes pour chacun, cela donnerait l'avantage à 29 députés de la gauche de discuter cette question pendant la durée de la présente séance; or, en rompant le silence comme on le fait du côté de la droite, on prive donc une partie des députés de l'opposition de prendre la parole. C'est une nouvelle sorte de clôture qu'on nous impose par là-même.